97-84173-19

Hammaarskjöld, Hjalmar
Leonard

Om fraktaftalet och dess
vigtigaste rättsföljder

Upsala

1886

97-84173-19
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3 Box 2 Hammarskjöld, Knut Hjalmar Leonard, 1862-1953
Om fraktaftalet och vigtigaste rättsföljder.
Upsala, Almqvist, 1886.
233 p. 22½ cm.

Thesis, Upsala.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 8-29-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27207

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

OM FRAKTAFTALET

OCH

DESS VIGTIGASTE RÄTTSFÖLJDER.

AKADEMISK AFHANDLING,

SOM MED TILLSTÅND AF

VIDTLAGFARNA JURIDISKA FAKULTETEN I UPSALA

TILL OFFENTLIG GRANSKNING FRAMSTÄLLES

AF

K. H. L. HAMMARSKJÖLD.
JURIS UTRIUSQUE OCH FILOSOFIE KANDIDAT AF UPLANDS NATION.

Å AUDITORIET № 4

LÖRDAGEN DEN 25 SEPTEMBER 1886

KL. 10 F. M.

UPSALA 1886.
R. ALMQVIST & J. WIKSELL'S BOKTRYCKERI.

I.

Fraktaftal i ordets vidsträcktaste mening är hvarje aftal, hvarigenom en person förskaffar sig biträde af en annans arbetskrafter för utförandet af en transport. Indelar man de förmögenhetsrättsliga aftalen i kapitalaftal och arbetsaftal, allteftersom det ekonomiska syftet är begagnandet å ena sidan, tillgodogörandet å den andra af kapital (i vidstr. bem.) eller arbetskrafter, faller således fraktaftalet in under den senare arten. För alla de olika former, som fraktaftalet under sin historiska utveckling iklädt sig, är det nämligen gemensamt, att de angå begagnandet af arbetskrafter; det i äldre tider mycket vanliga, numera relativt mindre vigtiga kontrakt, hvarigenom en person förvärfvar endast nyttjanderätten till ett en annan tillhörigt materielt transportmedel, t. ex. ett fartyg [1]), är alltså uteslutet från fraktaftalets område.

Rättsvetenskapen kan emellertid icke åtnöjas med en sådan begreppsbestämning af fraktaftalet som den ofvan gifna. Äfven bortsedt derifrån, att indelningen i kapitalaftal och arbetsaftal saknar skärpa, då syftemålet kan vara blandadt, är det tydligt, att indelningsgrunden icke är juridisk utan ekonomisk; på grund häraf är den möjligheten icke utesluten, att i juridiskt afseende högst olikartade företeelser blifvit inom den ena indelningsleden sammanförda. Att gifva en så obestämd och så ojuridisk definition har endast deruti sitt berättigande, att historiskt under olika perioder de mest skilda aftal tjenat såsom

---

[1]) De Groot: Inleyd. tot de hollandsche Rechtsgel. 174 betecknande: hyrande af fartyg “syn wille daer medi to doen“.

fraktaftal och att dessa icke hafva något annat eller mera med hvarandra gemensamt än det i definitionen uttryckta. Gäller det återigen att bestämma, hvad fraktaftalet är enligt modern, särskildt gällande svensk rätt, så är en närmare begränsning af nöden.

Först tro vi det då vara lämpligt att afskilja aftal om befordring af personer[1]) från aftal om fortskaffande af förnuftlösa föremål. Den skilnad i rättsliga följder, som förorsakas af denna transportobjektets olikhet, är nämligen så stor, att man i nyare tider, äfven der slafveri varit en erkänd institution, funnit sig nödsakad att afsöndra transport af slafvar från transport af öfriga rättsobjekt[2]). En transporterad menniskas förmåga af sjelfbestämning åstadkommer också, att den, som transporterar, icke får samma makt öfver och följaktligen icke heller samma ansvar för henne som i fråga om ett liflöst föremål[3]); och framför allt ålägger den transporterades egenskap af menniska hvarje annan och alltså äfven den transporterande vissa af fraktaftalet oberoende och oeftergifliga rättigheter. Dertill kommer, att den positiva rätten ännu ej framträngt ens så långt i likställande af ansvar för skada å person och för skada å sak, som oaktadt de nu framhållna skiljaktigheterna vore motiveradt. Jfr Sainctelette: De la responsabilité et de la garantie 87 ff.

Vidare utesluta vi från fraktaftalets omfång aftal om befordrande af underrättelser utan materielt underlag[4]), såsom genom användande af telegraf eller telefon. Angående dessa aftal gälla visserligen i några riktningar

[1]) Lagbestämmelserna om skjuts kunde derför hafva direkt intresse för oss endast i den mån saker utgöra föremål för skjutsbefordringen, hvilket som bekant endast i inskränkt mån är händelsen. Men för öfrigt uppfattas skjutsaftalet rätteligen såsom afseende saklega i förening med tjenstelega. Analogien kan emellertid stundom vara upplysande.

[2]) Angell: Law of carriers §§ 122, 522.

[3]) Detta är dock icke afgörande, då nämligen stundom en transporterad menniska är genom transportmedlets beskaffenhet i väsentliga afseenden beroende af den transporterandes åtgärder.

[4]) Schott i Endemanns Handb. des deutsch. Handels-, See u. Wechselrechts III 285. Af annan åsigt Eger: Das deutsche Frachtrecht (I—III) I 24: äfven muntliga meddelanden.

regler analoga med dem, som röra fraktaftalet, men icke desto mindre måste saknaden af ett påtagligt transportobjekt anses medföra en alltför stor olikhet för att en gemensam behandling af dessa aftal och fraktaftalet skulle vara på sin plats.

För det tredje anmärka vi redan här, att såsom fraktaftal icke kan erkännas hvarje aftal, hvarigenom någon i och för transport ställer sina arbetskrafter till en annans disposition, utan att den arbetande måste hafva en viss sjelfständighet vid transporterandet; fraktaftalet kan derför åtminstone tills vidare bestämmas som ett arbetsbeting för att derigenom från dess område utesluta de fall, då den transporterande står under medkontrahentens ledning.

Slutligen bör tilläggas, att i den transporterandes åtagna beting numera, då intressenten i godset endast undantagsvis medföljer och utöfvar något inflytande på transportens gång, af skäl, som nedan skola framställas, ingår icke blott transporterandet utan äfven vårdandet under transporten[1]).

Fraktaftalet kan således enligt det nu sagda definieras såsom ett arbetsbetingsaftal, hvarigenom en person åtager sig att fortskaffa och vårda en sak.

Personerna, som ingå ett fraktaftal, äro afsändaren och fraktföraren. Afsändare är den, som genom ett arbetsbeting förvärfvar rätt att af en annan fordra, att han skall transportera och vårda en sak, fraktförare den, som genom ett arbetsbeting åtager sig en saks transport och vård.

Hvad först afsändaren angår, så är det icke nödvändigt att han har något eget intresse i sakens förflyttande och bevarande eller någon rätt i densamma; han kan lika väl som för sin egen räkning sluta aftalet för en annans, fast i eget namn. Hans kommittent kallas i sådant fall försändare. Denne är såsom sådan lika främmande för frakt-

[1]) Så Schott 286; v. Hahn: Komment. z. DHGB (2 Aufl.) II 575 m. fl. Deremot Schröder i Goldschmidts Zeitschrift für Handelsrecht (G. Z.) 32: 85, Cosack ibidem 323.

aftalet som t. ex. den, för hvilkens räkning en kommissionstratta drages, är för vexelobligationen. Det är afsändaren, den person, i hvilkens namn vare sig genom honom sjelf eller en fullmäktig fraktaftalet slutits, som genom detsamma gent emot fraktföraren berättigas och förpligtas. Såväl försändaren som afsändaren *kunna*[1]) för öfrigt vara identiska med den person, till hvilken fraktföraren skall föra transportobjekten, hvilken person kallas mottagare eller adressat. Slutligen må anmärkas, att begreppet afsändare är rent juridiskt, så att man icke får af namnets språkliga betydelse sluta sig till, att någon verksamhet med afseende på transportobjektets öfverlemnande till fraktföraren eller dylikt skulle påfordras[2]).

Fraktförare är åter enhvar, som genom ett arbetsting åtager sig transporten och vården under transporten af en sak[3]). Vi anse oss nämligen ej utan en sådan positiv grundval som den i den tyska handelslagen[4]) innehållna kunna i begreppet fraktförare inlägga yrkesmässighet, utan erkänna såsom fraktförare äfven den, som blott en enstaka gång ingår ett fraktaftal. Detta är den engelska rättens ståndpunkt, hvilken återfinnes äfven i den tyska handelslagen eljes nära stående lagstiftningar[5]). Derför, att begreppen fraktaftal och fraktförare fullkomligt korrespondera, är emellertid ingalunda den möjligheten utesluten, att yrkesmässiga fraktförare äro underkastade några särskilda regler, som ej gälla för öfriga. I detta afseende ligger det nära till hands att tänka sig, att de förra äro att betrakta som köpmän[6]). Detta måste man dock, hvad

---

[1]) v. Hahn II 573; Schott 295; Thöl: Handelsrecht III 14; Eger I 54 f.

[2]) Schott 294.

[3]) Om de personliga och sakliga medel han för utförandet skall använda se nedan. Äfven begreppet fraktförare är rent juridiskt. Se t. ex. Motive des schweiz. Obligationenrechts 209 (cit. G. Z. 29 : 125).

[4]) DHGB art. 390, jfr art. 420.

[5]) Schweiz. Obligat.-Recht (S. O. R.) 449; Italien (Codice di commercio) 388. Jfr Spanien (Código de comercio 22/8 1885) 349 och för fransk rätt Lyon-Caën et Renault: Précis de droit commerciel I 461 f.

[6]) Det är på dualismen mellan civilrätt och handelsrätt, som den tyska och andra lagars inskränkningar af begreppet fraktförare bero.

svensk rätt angår, förneka: bland de kategorier af yrkesidkare, hvilka i K. F. 4/5 1855 § 2 uppräknas såsom underkastade tvång att föra handelsböcker[1]), finnes ingen, hvarunder fraktförare låta hänföra sig, och af en jemförelse mellan de båda första paragraferna i K. F. 18/6 1864 angående utvidgad näringsfrihet framgår till och med, att yrket "att till utrikes ort utföra eller derifrån införa samt inrikes orter emellan fortskaffa varor" ej för sin utöfning af svensk man eller qvinna förutsätter ens de vanliga vilkoren för idkande af näring; angående utländing finnes intet annat stadgande, än § 25, som medger honom en inskränkt rätt att reda i skepp[2]), hvarmed böra sammanhållas bestämmelserna om utländska fartygs rätt att idka fraktfart på svenska hamnar. Näringsfrihetsförordningens § 26 angår efter förordningens terminologi ej fraktaftal, och § 29[3]) har tydligen afseende på förande af varor för egen räkning i och för utöfningen af handeln eller yrket. Det kan derför ifrågasättas, om ej utöfvandet af verksamhet såsom fraktförare utom Sjölagens tillämpningsområde är alldeles fritt äfven för utländingar.

Icke heller i andra afseenden finnes i svensk rätt någon grund att afskilja yrkesmässiga fraktförare såsom en särskild art, ehuru naturligen rättsförhållandet mellan afsändare och fraktförare kan röna en viss faktisk inverkan deraf, att den senare har till yrke att ingå och utföra fraktaftal.

En distinktion, som ligger den nu omhandlade mycket nära, men utan att dermed sammanfalla, är den mellan fraktförare, som tillhandagå endast vissa eller en trängre krets af personer, å ena sidan, och å den andra sådana, som utbjuda sina tjenster åt allmänheten. Denna åtskilnad är mest genomförd i den engelsk-amerikanska rätten,

---

[1]) Jfr Konkursl. § 139.

[2]) Jfr angående norrman K. F. 4/6 1868.

[3]) "Utländing, som undfått tillstånd att i riket drifva handel eller annat yrke, är äfven berättigad att föra varor så väl emellan inrikes orter som till eller ifrån utrikes ort."

som ålägger en "common carrier", hvilken[1]) bestämmes såsom en, hvilken för betalning åtager sig att transportera "the goods of such as choose to employ him", betydligt strängare förpligtelse än en "private carrier". Men äfven i andra länder har man i viss mån insett nödvändigheten att skydda den stora allmänheten, som ofta icke har något verkligt val mellan olika fraktförare eller åtminstone är praktiskt urståndsatt att få kännedom om de omständigheter, hvilka ega betydelse för valet. Deraf förklaras de inskränkningar, som lagstiftning[2]) och rättskipning[3]) flerstädes gjort i friheten för jernvägar eller i allmänhet koncessionerade transportanstalter (Schweiz) att genom särskilda förbehåll förminska sitt ansvar, samt den motvilja mot konnossementsklausuler i liknande syftning, som yppat sig. Allt detta är emellertid endast enstaka tillämpningar af den endast i den engelsk-amerikanska rätten klart fattade och med konseqvens genomförda grundsatsen, hvarför man ej ens på kontinenten, och så mycket mindre i Sverige, der principen, särskildt i fråga om jernvägarna, är mindre erkänd än annorstädes, kan på den omhandlade skilnaden grunda någon indelning af genomgripande betydelse.

Fraktföraren kan vara en ensam person eller en på olika sätt organiserad förening af personer[4]). Först och främst ett bolag[5]), vare sig med fraktande till uppgift eller för annat ändamål bildadt, vare sig ett konsortium för utförandet af en viss eller några vissa transporter eller ett egentligt bolag, och vare sig med den ena eller andra organisationen såsom vanligt handelsbolag, rederi, kommandit- eller aktiebolag; fraktföraren kan vi-

---

[1]) Smith: Compend. of mercantile law (9 ed.) 275; jfr Angell: l. c. Ch. IV; Petersdorff: Present state and practice of the comm. and stat. law III: 30 ff.

[2]) DHGB art. 423; Italien 416; S. O. R. 465; schweiz. jernvägslag $^{20}/_{3}$ 1875: art. 32.

[3]) Se t. ex. Eger: Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts 10, 93.

[4]) Schott 290.

[5]) Wagner: Seerecht I 187; äfven en communio incidens.

dare vara en förening, korporation eller menighet, ehuru exemplen härpå i vårt land numera torde vara sällsynta[1]), och slutligen staten sjelf i en hans anstalt. Detta sista har blifvit bestridt icke blott så, att man förnekat statens eller statsanstaltens egenskap af fraktförare, under erkännande, att det är fraktaftal, som den ingår, en uppfattning som enligt det ofvan sagda om den fullständiga inbördes motsvarigheten af begreppen fraktförare och fraktaftal för oss saknar betydelse, utan äfven med förnekande deraf, att trafikanterna äro enligt privaträttsliga regler berättigade och förpligtade gent emot statsanstalten[2]). Man säger, att såväl statens transportanstalters historiska ursprung ur en höghetsrätt som deras ändamål, hvilket icke är ekonomiskt förvärf, utan uppfyllandet i en speciel riktning af statens allmänna pligt att främja samhällets välfärd, förbjuder antagandet, att förhållandet mellan dessa anstalter och de enskilda, som af dem begagna sig, skulle vara att bedöma ur privaträttsliga synpunkter[3]); fast mera äro trafikanternas rättigheter af offentlig art och analoga med anspråket på biträde af statens öfriga organer, samt hafva de afgifter, som äro att erlägga, karakteren af pålagor. Det är egentligen med afseende på den ena af de ifrågavarande statsanstalterna, nämligen posten, som dessa betänkligheter kunna med någon högre grad af styrka göra sig gällande; beträffande jernvägarna är analogien mellan af staten och af enskilda trafikerade banor allt för påtaglig, och ifrågavarande statsanstalts uppkomst i allt för friskt minne, för att låta den refererade åsigten framstå såsom antaglig. Den utländska lagstiftningen[4]) har också

---

[1]) Af ett i S. J. A. 16: 302 ff. refereradt rättsfall inhemtas, att ännu i medlet af detta århundrade staden Vesterås hade monopol på viss fraktfart.

[2]) Schott 542, jfr dock 292 f.; Karstens i Archiv f. civilist. Praxis 37: 202.

[3]) Angående betydelsen deraf, att stundom ingen ersättningspligt för ifrågavarande anstalter eger rum, se nedan.

[4]) DHGB 421, Schott 462; Italien 416; uttryckligen fransk Loi $^{25}/_{5}$ 1878 art. 8 cit. hos Verne de Bachelard: Responsabilité des chemins de fer 17 o. Lyon-Caën et Renault: I 496 n. 2. Jfr tyskt Betriebsregl. $^{11}/_{5}$ 1874 § 49, danskt Befordringsregl. $^{4}/_{3}$ 1872 § 43, schweizisk jernvägslag art. 11, som alla betona, att ett kontrakt slutes med banan.

likställt statsbanor och öfriga med afseende på förhållandet till trafikanterna, och att detsamma gäller äfven i Sverige, lider intet tvifvel.

Med afseende på posten är förhållandet mera omtvistetigt. Men vi tro dock, att äfven här tillräcklig grund saknas att frånkänna staten egenskap af fraktförare. Såsom postverk uppträder staten på ett område, der privat verksamhet är allt annat än otänkbar. Statsanstalten förrättar tjenster, som, om den ej funnes, skulle på ett åtminstone jemförligt sätt förrättas af enskilda. Det har då ingen betydelse, om staten genom att tillägga sig monopol bereder tillfälle att göra postafgifterna delvis till pålagor och faktiskt begagnar denna möjlighet; ingen lärer vilja påstå, att, när staten har monopol på tobak eller bränvin, den ej kommer i ett privaträttsligt förhållande till afnämarne af dessa varor. Lika litet afgörande är det sätt, hvarpå postafgifternas storlek bestämmes; på den enskilde trafikantens ställning har det lika litet inflytande, om det pris, hvarom han enat sig med statsanstalten, blifvit å dennas sida faststäldt af den ena eller andra myndigheten eller i den ena eller andra statsrättsliga formen, som det är af någon betydelse för den, som kontraherar med ett bolag, om det är dettas bolagsstämma, styrelse, verkställande direktör eller tjensteman, som beslutit anbud eller antagande å bolagets sida, om blott den, som beslutit, varit dertill behörig. Äfven det ändamål, hvarför staten utöfvar sin postförande verksamhet, är för trafikanten såsom sådan likgiltigt, likasom det för den, som gör affärer med en köpman, är utan betydelse, om denne drifver sin affär för att skörda vinst eller för att gagna sin ort l. dyl. Till slut är ej heller den grunden, att statens posträtt historiskt är ett regale, något att bygga på, då det är bekant, att mångt och mycket förklarats för regale, som alls icke är genom sin beskaffenhet uteslutet från privaträttens område.

Anse vi således staten såväl med afseende å post som å jernvägar vara fraktförare och följaktligen hans förhållande till afsändare af post- och jernvägsförsändelser för ett kontraktsförhållande[1]), så förneka vi icke dermed, att af postens och statsbanans egenskap af statsanstalter kunna följa offentligrättsliga pligter och rättigheter för de enskilde och bland dem äfven för afsändaren, lika litet som att vissa afvikelser från de vanliga reglerna om fraktaftal kunna dermed stå i sammanhang.

I detta afseende hafva vi att fästa uppmärksamheten derpå, att de ifrågavarande statsanstalterna hafva fått för sig faststälda utförliga reglementen och ordningar[2]), som bland annat äfven innehålla bestämmelser om de rättigheter och skyldigheter, som trafikanter hafva i förhållande till transportanstalterna, en egendomlighet, som dessa för öfrigt dela med vissa enskilda fraktförare, särskildt de för allmän trafik öppnade enskilda banorna. Den frågan ligger nu nära till hands, om dessa rättigheter och skyldigheter äro att betrakta som grundade på kontrakt eller en objektiv rättsnorm, en fråga, som i den tyska rättsvetenskapen lifligt debatterats. Två skilda spörsmål föreligga i sjelfva verket, ehuru de ofta sammanblandats, det ena, om hvarje särskildt reglemente och ordning är en lagstiftningsakt, det andra, om bestämmelserna gälla för en särskild trafikant oberoende af eller såsom integrerande i det aftal han med transportanstalten slutit. Det förra spörsmålet, hvilket är statsrättsligt och måste lösas särskildt med afseende på hvarje författning, lemna vi här åsido och vända oss under erinran om det, som i ett annat sammanhang blifvit sagdt om tänkbarheten deraf, att omedelbart endast för den ena parten giltiga bestämmelser blifva faststälda i hvilken statsrättslig form som helst, till behandlingen af det andra. Här är då först att märka, att det obestridligen gifves stadganden, hvilka endast såsom instruktioner

---

[1]) Jfr Verne de Bachelard l. c. 276—281.

[2]) För oss vigtigast äro K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 ang. Postverkets ansvarighet; Poststadga $^{31}/_{12}$ 1881; Regl. för trafiken på Statens jernvägar $^{4}/_{4}$ 1862, i hufvudsaklig öfverensstämmelse hvarmed enl. K. Kung. $^{11}/_{12}$ 1874 de enskilda jernvägarnes trafikreglementen skola stå.

rikta sig till transportanstalternas egna organer, och hvarom trafikanterna derför icke behöfva bekymra sig; men att det ock lika otvifvelaktigt finnes andra normer, som just äro afsedda för allmänheten. Dit hör nu först och främst regleringen af det transporttvång, som åligger ifrågavarande transportanstalter. Men vidare äfven åtskilligt, som har tillämpning, när någon redan trädt i fraktförhållande till desamma. Och det är med afseende härpå, som den frågan tränger sig fram, om det är såsom supplerande aftalet eller såsom ingående i detsamma, som dessa bestämmelser ega giltighet.

Vi tveka ej att föredraga det förra alternativet och sålunda förklara de ifrågavarande bestämmelserna för verksamma jemte aftalet, och detta vare sig de anses ega legal helgd eller icke. Hvarje trafikant vet eller bör veta, att post och jernvägar icke kunna inlåta sig på någon individualisering utan måste afsluta fraktaftalen efter ett allmänt schema, på grund af en gång för alla fastställda regler. Han vet äfven, att de tjenstemän, med hvilka han har att göra, i regel icke ens äro behöriga att medgifva afvikelser från dessa regler. Derför måste han, i och med det, att han anlitar posten eller jernvägarna för verkställandet af en transport, anses hafva underordnat sig de allmänna grundsatser, som för dessa transportanstalters verksamhet äro gällande. På samma sätt, som den, hvilken kontraherar i ett visst land, måste låta detta lands lagstiftning och den, som kontraherar å en viss ort, måste låta denna orts sedvänja[1]) blifva gällande mot sig, på samma sätt blifva också de föreskrifter, som äro gifna för post och jernvägar, lag för den, som med dem afslutar fraktaftal, utan att man behöfver tillgripa det antagandet, att dessa föreskrifter ingå i ett af trafikanten accepteradt anbud. De blifva lag, dispositiv lag, när den, med hvilken trafikanten kontraherar, är befogad att efter eget skön göra förändringar, tvingande lag i andra fall. Deras inne-

[1]) En sedvänja kan vara såväl subjektiv som objektiv rättskälla. Här åsyfta vi det senare. Jfr Endemann i Endem. Hdbch I 41 ff.

håll utgör på förhand fixerade kontraktsvilkor på samma sätt som de legala rättsföljderna, essentialia eller naturalia, af hvilket aftal som helst.

Med det framstälda öfverensstämma de i gällande författningar uttalade grundsatserna. Så säges t. ex. i Jernvägsreglementet § 38[1]), att trafikant "anses tillika hafva underkastat sig etc.", och om det (§ 32 f) heter, att "fraktsedeln bör innehålla godkännande deraf, att transporten sker i enlighet med detta reglementes och trafiktaxans föreskrifter och vilkor", så lider det intet tvifvel, att detsamma gäller äfven i de fall, då fraktsedel ej utfärdas, och att denna klausul i fraktsedeln endast har den betydelsen att fästa uppmärksamheten på ett förhållande, som äfven utan densamma skulle ega rum.

I de flesta utländska lagstiftningar afsöndrar man från öfriga fraktförare de personer, som inom sjölagarnas verksamhetsområden bortfrakta fartyg. Sannt är äfven att det sjörättsliga befraktningsaftalet dels på grund af de faktiska omständigheternas olikhet, dels äfven på grund af historiska förhållanden och positiv anordning förete betydande egendomligheter. Dessa synas oss dock icke vara större, än att en gemensam behandling af de fraktaftal, som angå sjötransport och landtransport är väl på sin plats[2]), om än det stundom kan vara lämpligt vid betraktelsen af något särskildt moment att i ett sammanhang och för sig framställa de sjörättsliga, ej mindre än de jernvägs- och posträttsliga reglerna. Hvad de förstnämnda angår, blir det emellertid mången gång nödvändigt att afstå från ingåendet på en mängd detaljer af positiv natur, hvilka i specielt sjörättsliga arbeten pläga

[1]) Sitt konseqventaste uttryck har den här försvarade uppfattningen fått i det norska reglementets (Driftsregl. $^{18}/_{10}$ 1880) första paragraf: "Enhver, der indfinder sig paa Jernbanens Omraade, eller som benytter Jernbanens Transportmidler eller andre Indretninger, der af denne ere stillede till offentlig Afbenyttelse, ansees at have indgaaet paa de Bestemmelser, der indeholdes i Driftsreglementet." Jfr danskt Befordringsregl. § 13: förändringar bindande för publikum från offentliggörandet.

[2]) Detta är äfven vanligt i den engelsk—amerikanska rätten samt hos äldre svenska författare t. ex. König: Lärdomsöfning II, 207 f.

meddelas, men här skulle förrycka symmetrien och försvåra jemförelsen mellan fraktaftalets olika arter. Äfven beträffande post- och jernvägstransport hafva åtskilliga bestämmelser, som hafva mindre juridiskt än praktiskt intresse, måst lemnas å sido.

I allmänhet står det enhvar fritt att åtaga sig transporter af hvilken art som helst. Det förekommer emellertid ännu i dag [1]) fall, ehuru långt sällsyntare än förr, då monopol eger rum. I synnerhet är det postverket, som plägar tilläggas uteslutande rätt att befordra vissa slags försändelser. Äfven hos oss finnes ett sådant monopol, fast i ringa utsträckning, sanktioneradt [2]). Det gäller endast bref med vissa undantag, och förbudet har afseende endast på personer, som åtfölja jernbantåg, ångfartyg eller diligens utan att vara att hänföra till passagerare. I ett visst sammanhang dermed står förbudet [3]) att i postpaket innesluta förseglade bref.

Monopolets motstycke är transporttvånget [4]) eller förpligtelsen att på anmodan inga fraktaftal. Det säger sig sjelft, att en dylik förpligtelse endast undantagsvis är förhanden. Såsom redan nämnts, har man emellertid i samfärdselns intresse funnit sig böra ålägga för allmän trafik öppnade jernvägar ett sådant transporttvång [5]), hvilket dock gäller endast "i den mån förhandenvarande transportmedel medgifva och så vida icke naturhinder eller andra oförutsedda omständigheter föranleda uppehåll eller inställande af rörelsen". Då det icke lärer kunna anses lofgifvet för en jernväg att inskränka sin materiel huru mycket som helst, torde man få tolka "förhandenvarande" såsom om

[1]) För äldre tid se t. ex. Commerce-Coll. Kundgör. 4/3 1755.

[2]) Poststadga §§ 101—103; jfr norsk Lov om Postvæs. 3/5 1871 §§ 46, 47; dansk dito 7/1 1871 §§ 1, 2, Postanordn. 28/3 1871 III § 1; tysk Postges. 28/10 1871 §§ 1, 2.

[3]) Poststadga § 99.

[4]) Såväl transporttvång som monopol förekomma (utom fraktaftalets område) vid skjutsning. Det senare enl. B. B. 28: 6, 8, Skjutsstadg. § 44.

[5]) Regl. § 7. Jfr danskt Befordringsregl. § 1: "Jernbanens almindelige Forpligtelse . . . ophører, naar uafvendelige Hindringer stille sig i Veien for Transporter, ligesom den begrændses af det tilstedeværende Antal af Transportmidler."

det stode: "för den vanliga rörelsen tillräckliga" [1]). Och af § 36 [2]) synes det framgå, att, när hindret är endast af öfvergående art, jernvägen icke kan vägra att afsluta fraktaftalet och mottaga godset för att efter hindrets upphörande befordra detsamma.

Äfven hvad posten angår, är det en genomgående förutsättning, att den, som på föreskrifvet sätt påkallar dess biträde, är dertill berättigad.

Huruvida äfven andra fraktförare än post och jernvägar kunna på grund af sin ställning till allmänheten eller sitt förhållande till enskilda personer vara förbundna att åtaga sig transporter, är att efter allmänna grundsatser afgöra. Således t. ex. den frågan, om en ångbåtskapten, som gör regelmässiga turer, kan utan objektivt giltiga skäl vägra att medtaga ett stycke gods, helst om afsändaren förut plägat få sådant gods befordradt med honom. Så långt som att statuera ett endast af objektiva förhållanden inskränkt transporttvång för alla fraktförare, hvilka erbjudit allmänheten sina tjenster [3]), torde man hos oss icke kunna gå. Mindre betänklighet mot åläggandet af en sådan förpligtelse möter naturligtvis, då antingen fraktförarens erbjudande är närmare bestämdt [4]) till tid, godsets myckenhet m. m. eller ock, såsom nyss förutsatts, en viss afsändare har särskild anledning att räkna på utsigten att få sända gods med fraktföraren. Äfven kan det hända, att ett annat aftal, t. ex. om personbefordring, förbinder en person att åtaga sig transporten af en sak (den resandes bagage).

[1]) DHGB 422: "die regelmässigen Transportmittel". Jfr danskt Befordringsregl. § 35.

[2]) "Fördröjes afsändning af fullständigt angifvet och aflevereradt gods till följd af bristande transportmateriel eller andra utan afsändarens förvållande uppkommande hinder, må sådant gods kostnadsfritt få qvarligga inom stationens område tilldess försändning deraf kan ske." Liknande tyskt Betriebsregl. § 55.

[3]) Så fransk rätt (Lyon-Caën et Renault I 165) och engelsk—amerikansk (Angell §§ 67, 123 ff., 418 ff.).

[4]) Scherer: Vertragsschluss unter Abwesenden (Sep. Abdr. a. d. Zeitschr. f. frans. Civilr. XVI) 5 och cit. praxis och författare.

Formen för slutandet af fraktaftal är i allmänhet fri [1]). Det är alltså i regel tillräckligt, om sådana omständigheter föreligga, af hvilka hvardera parten kan med fog sluta till den andres vilja att binda sig i de för en fraktobligation väsentliga afseendena, dessa omständigheter må utgöras af uttryckliga förklaringar eller af hvilka andra fakta som helst. Undantagsfall gifvas dock, när en viss form erfordras eller med andra ord, när fakta af viss beskaffenhet måste ligga till grund för hvardera partens anspråk. Detta kan bero på en föregående öfverenskommelse, hvilken i sin ordning kan slutas antingen med uttryckliga ord eller annorledes. Det är här icke platsen att ingå på en närmare undersökning af en sådan öfverenskommelses verkan. Derom vilja vi emellertid erinra, att man bör från aftal om formligt afslutande af kontrakt noga skilja de fall, då kontraktet äfven utan viss form är fullständigt bindande, men iakttagandet af ett bestämdt förfarande, såsom utfärdandet af en skriftlig handling, till beredande af lättare bevisning eller andra fördelar, ingår bland de genom kontraktet åtagna förpligtelserna, och att vidare, äfven när en verklig öfverenskommelse om ett formligt aftal föreligger, förhållandet antingen kan vara det, att de uppgörelser, som träffas utan användande af den öfverenskomna formen, skola sakna all bindande kraft, eller det, att de gälla som ett pactum de contrahendo [2]). Hvad som i ett individuelt fall är händelsen, blir naturligen att afgöra i enlighet med de omständigheter, som förekomma.

Vidare kan en viss form för fraktaftalets afslutande också vara i lag föreskrifven eller eljes af objektiva rättsnormer fordrad. Först är i afseende härpå att omtala Sjölagens föreskrift (§ 73), att "aftal om frakt må slutas på sätt kontrahenterna tjenligast finna och skall skriftligen affattas, om endera det yrkar". Detta stadgande kan gifva anledning till olika tolkningar. Vanligen [1]) tydes det och den tyska lagens [2]) dermed delvis, nämligen hvad angår befraktning af helt fartyg, viss plats i fartyg, eller qvotdel af fartyg, öfverensstämmande bestämmelse så, att aftal är i sig sjelft och utan skriftlig affattning bindande, men att hvardera kontrahenten är skyldig att utfärda en skriftlig urkund deröfver; denna pligt och den deremot hos den andra kontrahenten svarande rättigheten skulle således höra till rättsföljderna af det redan förut färdiga aftalet, hvadan rätten att fordra skriftlig befraktningsurkund (certeparti) vore något alldeles analogt med rätten att få konnossement. Denna uppfattning kunna vi för vår del ej gilla. Vi finna det af paragrafens ordalydelse framgå, att, medan lagstiftaren i motsats till den förut gällande rätten [3]) ej velat påtruga kontrahenterna den skriftliga formen mot deras vilja, utan lemnat dem frihet att om sättet för aftalets afslutande träffa uttrycklig eller tyst öfverenskommelse, så är dock i brist af annat förord den skriftliga formen obligatorisk. I sådant fall är alltså på grund af lagens stadgande saken i samma läge, som om parterna aftalat, att fraktkontraktet skulle skriftligen afslutas, och de muntliga förhandlingar, som föregått, hafva endast betydelsen af ett pactum de contrahendo. Det vanliga förhållandet är omkastadt derhän, att, i stället för att eljes formlöshet är regel, fordras det här särskilda data för formlighetens uteslutande. Vi tro oss således här hafva med en verklig

---

[1]) Så äfven i tysk rätt enl. den allm. regeln DHGB art. 317 och i fransk mot ordalydelsen af C. com. 101, se Boistel: Précis du droit commerciel n:o 538; Alauzet: Commentaire (3 éd.) 520; Lyon-Caën et Renault I 494, 496.

[2]) Jfr Nordling: Civilrättens Allm. Del 173 f.; Windscheid: Pandekt. § 312; Lassen: Obligationsret I 21. Vi vilja ej här taga parti i frågan om verkningarna af ett pactum de contrahendo. Se härom Nordling l. c. 178.

[1]) DHGB 558.

[2]) Hambro: Den priv. sjörätten 126; Lewis i Endem. Hdbch IV 1: 126. Jfr äfven Lyon-Caën et Renault II 167.

[3]) 1667 års sjölag Skipl. 1. Jfr det i S. J. A. 18: 376 ff. refererade mål, som slutligen afgjordes genom H. D. $^{22}/_{4}$ 1847: Rådstufvurätten, Hofrätten, N. Revisionen och 5 justitieråd ansågo intet aftal vara afslutet, emedan certeparti ej utvexlats; 1 justitieråd var af motsatt mening. — Enl. Kommerskoll. anm vid 1836 års sjölagsförslag § 53 var certeparti emellertid redan då brukligt endast vid befraktning af helt fartyg eller större del af ett fartyg.

formföreskrift att göra, om ock endast med en dispositiv, men erkänna, att i många fall parternas afsigt, att muntligt aftal skall vara bindande, redan från början kan presumeras.

I post- och jernvägstrafiken är det ganska tvifvelaktigt, om de vilkor, som äro att fullgöra af afsändaren, äro förutsättningar för att fraktaftalet skall komma till stånd eller ingå i det på grund af aftalet uppkomna rättsförhållandet. Hvilketdera är fallet, kommer nämligen i följd af transporttvånget icke till synes i inträdandet af postens eller jernvägens skyldighet att utföra transporten. Det är derför helt naturligt, att man fäst sig vid den tidpunkt, då denna skyldighet träder icke blott i existens, utan i verksamhet, hvilket icke kan vara förr än med godsets aflemnande af afsändaren. Först med detta ögonblick kommer posten eller jernvägen att stå i särskild relation till denne afsändare och först från detta kan aftalet således dateras [1]). Om man så vill, kan man således räkna transportobjektets öfverlemnande till post eller jernväg för en för fraktaftalets afslutande nödig form. Öfverlemnandet är nu enligt föremålens olika beskaffenhet och på grund af positiva föreskrifter olika i olika fall; och det får genom den stränga begränsningen af de tider och de rum, å hvilka gods kan å postens eller jernvägens vägnar giltigen öfvertagas för transport, onekligen redan i sig sjelft en viss utpregladt formel karakter, hvarpå nedläggandet af försändelser i en breflåda ger ett betecknande exempel [2]).

För vissa fall fordras utom sjelfva transportobjektets behöriga öfverlemnande ännu något annat, nämligen aflemnandet af fraktsedel. Detta är, hvad järnvägarna angår föreskrifvet i Regl. § 32 [3]), som stadgar att gods i inskr.

[1]) Regl. § 35, som afhandlar afsändarens rätt att bryta aftalet, förutsätter, att gods blifvit "angifvet och aflemnadt". — I fransk rätt gäller fraktaftalet i allmänhet som realkontrakt. Lyon-Caën et Renault I 462 f.

[2]) Jfr v. d. Osten: Der einf. Sachtransport n. deutsch. Reichspostrecht 16.

[3]) Jfr norskt Driftsregl. 58; danskt Befordringsregl. § 39.

mening, d. v. s. med uteslutande af bagage, åkdon, lik och lefvande kreatur, skall åtföljas af en fraktsedel [1]), hvilkens innehåll dels i beskrifvande form, dels genom formulär fastställts. I posttrafiken åter är det endast paketer, som skola [2]) beledsagas af ett adresskort eller adressbref af viss beskaffenhet. Fraktsedeln och adressbrefvet äro nu icke några urkunder, hvari aftalet innefattas, och man kan derför icke säga, att fraktaftalet genom dem afslutes i skriftlig form i samma mening som ett sjöfraktaftal genom ett certeparti; men detta hindrar icke, att aflemnandet af en fraktsedel (ett adressbref) utgör ett vilkor, för att aftalet skall kunna komma till stånd, och sålunda utgör en form, som vid dess afslutande är att iakttaga jemte sjelfva transportobjektets öfverlemnande [3]).

I sammanhang med formen för fraktaftals afslutande äro att taga i betraktande de skriftliga urkunder, som vid fraktaftal förekomma utan att utgöra någon egentlig skriftlig form för dess afslutande. De vigtigaste af dessa äro den redan omnämnda fraktsedeln och konnossementet. Fraktsedel, hvilken äfven kallas fraktbref, forsedel, adresskort eller adressbref, skall af afsändaren tillställas fraktföraren i alla de fall, då det är betingadt eller öfligt [4]). Angående denna urkunds rättsliga betydelse, äfven bortsedt från de fall, då den ingår i aftalets form, äro meningarne mycket delade [5]), i det att man dels anser den vara ett bevismedel, dels en instruktion för fraktföraren, dels ett meddelande till adressaten, dels slutligen förenar två af dessa åsigter

[1]) Enl. Allm. Samtrafikstaxan I i) fordras fraktsedel endast vid frakt- och ilgods (ej vid paketgods).

[2]) Poststadga § 12. Likaså dansk Lov om Postvæs. § 3 c); tysk Postordn. $^{8}/_{3}$ 1879 § 3; annorl. norsk Lov om Postvæs. § 2 h) (adressbref *kan* medfölja).

[3]) Så tolkar Thöl III 16, 121 (annorl. Eger I 64, Schott 300) tyskt Betriebsregl. § 49 (nästan ordagrannt öfversatt i danskt Befordringsregl. § 43), som stadgar fraktsedel och stämpling deraf såsom form.

[4]) I fiskaliskt intresse påbjödos forsedlar för inrikes fart såväl till sjös som lands genom Publik. $^{9}/_{10}$ 1730 och Förordn. $^{21}/_{5}$ 1739 § 5.

[5]) Jfr Schott 303 ff.; Thöl IV 15 ff.; Eger I 55 ff.; v. Hahn II 579 f.; Anschütz und v. Völderndorff: Komment. z. DHGB under art. 391; Lyon-Caën et Renault 466 ff.

eller dem alla. Otvifvelaktigt är emellertid, att fraktsedeln ursprungligen till sitt syfte, liksom oftast ännu i dag till formen, var ett bref till mottagaren, hvarigenom denne underrättades om sändningen och det, som dermed stod i sammanhang. Upplysande är i detta afseende en hos Savary meddelad typisk fraktsedel [1]), hvari brefformen är i alla detaljer genomförd, ehuru ett särskildt avisbref till adressaten redan omnämnes; i stället framträder i förgrunden det syftemålet med fraktsedeln att legitimera fraktföraren hos mottagaren och tjena honom till bevis deröfver, hur stor frakt han har att af denne uppbära, hvarjemte fraktsedeln äfven var nyttig såsom adress och underlättade uppsökandet af mottagaren. Vi tro, att det nu sagda har allmän tillämpning, så att, äfven om en fraktsedels form fortfarande tydligt hänvisar på dess ursprungliga egenskap af bref, något som ej kan sägas om våra jernvägsfraktsedlar, men snarare om våra postpaketsadresskort, icke desto mindre dess funktion att lemna upplysningar åt mottagaren stälts alldeles i skuggan af den tjenst, fraktsedeln i anförda hänseenden gör fraktföraren [2]), hvartill äfven utan stöd af något annat positivt stadgande än Sjölagen § 115 kan läggas det, att aftalet mellan afsändaren och fraktföraren ofta kan till sin tillvaro och sitt innehåll bevisas genom en fraktsedel, hvarvid denna blir gällande mot afsändaren, emedan han utfärdat, mot fraktföraren, emedan han mottagit densamma.

[1]) Le parfait négociant (Amstdm 1726) I 464:

"A Orléans ce 15 Février 1674.

Monsieur, je vous envoie par Louis de la Roche, Voiturier par terre de cette ville, un ballot de marchandises marqué comme ci-dessus, pesant 420 livres, lequel aiant reçu bien conditionné et en temps dû, vous lui paierez pour sa voiture à raison de 3 liv. 10 sols pour cent, comme par avis de

A Monsieur,

Monsieur Javot, Marchand ruë Saint—Denis, à l'enseigne du Croissant d'or. A Paris

Votre très-humble serviteur
De la Mare."

[2]) Praktiskt är derför vanligen utfärdandet af fraktsedel något, som denne kan fordra och som afsändaren är skyldig att fullgöra. Så DHGB art. 391 (jfr norskt Driftsregl. 58); Italien 389. Obestämdt C. com. 101. Ömsesidig rätt: Spanien 350; Portugal (Codigo commercial) 174 m. fl. lagar.

Beträffande fraktsedels innehåll finnas, såsom nämndt, utförliga föreskrifter för de fall, då fraktsedelns utfärdande är en stadgad form för fraktaftalets afslutande [1]). I öfriga händelser åter har man att i främsta rummet hålla sig till den öfverenskommelse eller den sedvänja, på grund hvaraf fraktföraren har anspråk på att få fraktsedel eller afsändaren har rätt att fordra, att han skall medföra en sådan. Såsom det regelmässiga kan det med stöd dels af analogien med jernvägs- och postfraktsedeln, dels af sakens natur betecknas, att fraktsedeln skall innehålla afsändarens namn, ehuru ej nödvändigt hans underskrift [2]), fraktförarens namn, adressatens namn eller annan tillfyllestgörande beteckning [3]), afsändnings- och bestämmelseorten, godsets myckenhet och art, det aftalade fraktbeloppet, åtminstone om det skall betalas af mottagaren, datering och, om sådana förekomma, bibestämmelser om tiden för transportens utförande, om vägen, om efterkraf m. m. Men det är gifvet, att om också fraktföraren in dubio har anspråk på en så fullständig fraktsedel, som omtalats, hindrar dock utelemnandet af en eller flere af de nämnda uppgifterna icke, att handlingen dock är att anse som en fraktsedel och frambringar en del af den nytta, som med en komplett sådan åsyftas.

Utom sin egentliga verkningskrets bringas fraktsedeln, när man, såsom i vissa lagstiftningar (se nedan) är fallet, tillägger honom betydelse med afseende på dispositionen öfver transportobjektet och i sammanhang dermed gör honom till ett negotiabelt papper. För detta ändamål är det nödigt, att afsändaren får ett af fraktföraren bestyrkt exemplar af fraktsedeln. Äfven der det nämnda systemet ej är gällande, kunna sådana duplikater förekomma och hafva då den betydelsen att tjena afsändaren såsom bevismedel an-

[1]) Likaså i de utländska lagstiftningarna.

[2]) Sådan fordras enl. Regl. § 32, som dock tillämpas mycket mildt i följd af ett vidsträckt presumerande af fullmakt. Jfr blanketten till adresskort för postpaket.

[3]) Adressaten kan också vara t. v. obestämd, så att antingen afsändaren sjelf eller en tredje person senare skall beteckna honom för fraktföraren. Detsamma gäller äfven om bestämmelseorten.

gående fraktaftalets innehåll och godsets aflemnande till fraktföraren samt som qvittens öfver betald fraktlön och att, om de på förhand sändas till mottagaren, gifva honom underrättelse om fraktaftalet. I dessa funktioner förekomma hos oss duplikater af fraktsedlar såväl i jernvägs- som posttrafiken [1]. Utan stöd af lag, sedvänja eller öfverenskommelse kan man ej anse en fraktförare skyldig att utgifva sådana handlingar.

Det andra dokument af större betydelse, som vid fraktaftalet förekommer, är konnossementet. Om dettas rättsliga betydelse kommer här nedan att talas. Här anmärka vi endast, att det utgör en handling, genom hvars utfärdande en fraktförare [2]) förpligtar sig att behörigen utlemna transportobjektet och förpligtar sig i förhållande ej till afsändaren såsom sådan, utan till den enligt konnossementets lydelse behörige innehafvaren.

I Sjölagen [3]) är konnossementet föreskrifvet, dock endast som en rätt för befraktaren, hvilken han kan underlåta att göra gällande [4]). För inrikes sjöfart är det särskildt medgifvet [5]) att i stället för konnossement använda fraktsedel, men det torde icke möta något hinder att på sidan om lagens ord såväl använda fraktsedel äfven i utrikes sjöfart som att afstå från ej blott konnossement utan äfven fraktsedel. När det förra, men ej tillika den senare användes, har fraktföraren rätt att erhålla ett af befraktaren underskrifvet exemplar, hvilket då gör honom samma tjenst som vid landfrakt en fraktsedel.

Hvad konnossementet skall innehålla, finnes bestämdt i § 96. Icke heller denna föreskrift är emellertid obligatorisk [6]); ett konnossement kan nämligen förekomma, der

[1]) Regl. § 32; Poststadga § 13 m. 4.

[2]) Konnossementet tecknas i regel af fartygsbefälhafvaren, stundom af andra ombud för redaren eller af denne sjelf. Wagner I 268.

[3]) § 95.

[4]) Sjöl. § 150 3:o; Hambro 168. Så äfven DHGB art. 644; danskt Udkast 1882 § 224 m. fl.; ömsesidig förpligtelse enl. Spanien 706.

[5]) Sjöl. § 105.

[6]) Af annan mening danskt Udkast 1882, Motiver 178. Det är för öfrigt en icke blott i rättsvetenskapen, utan äfven i affärslifvet tvistig fråga, hvilka punkter äro väsentliga för ett konnossement. Jfr Afzelius i Femte Nord. Juristm. Förh. 168 f., 202.

en eller flere af de i paragrafen angifna punkterna saknas, ehuru dess brukbarhet naturligen derigenom minskas.

Utom Sjölagens tillämpningsområde kan en fraktförare endast på grund af särskildt åtagande förpligtas att utfärda en konnossementliknande handling. Men ett sådant åtagande är utan tvifvel möjligt och verksamt [1]), ehuru sällan förekommande [2]). Beträffande handlingens innehåll i detta fall äro föreskrifterna i § 96 att analogiskt tillämpa, hvarvid dock regelmässigt andra punkten ("fartygets namn och orten, hvarest det är hemma") blir utan all användning, då det endast är i sjöfraktförhållanden, som en så stor betydelse plägar tilläggas transportmedlets individualitet.

Andra bevis [3]) öfver sakers mottagande än de nu omnämnda, fraktsedelsduplikat och konnossement, kan en fraktförare genom lag, sedvänja eller aftal vara förpligtad att utgifva. Hit hör det i Sjöl. § 95 föreskrifna provisoriska lastqvittot, vidare vid jernvägstransport kontramärken å bagage, öfvervigtsqvitton, hundbiljetter m. m. samt i posttrafiken rekommendations- och assuransbevis o. dyl. Vissa af dessa och liknande handlingar tjena tillika till legitimation gent emot fraktföraren och till qvittens öfver fraktens betalning, men deras egentliga och gemensamma funktion är dock den att utgöra ett bevis öfver sakens mottagande af fraktföraren och öfver innehållet af dennes förpligtelse.

Angående fraktobligationens upplösning, särskildt aftalets upphäfvande gälla i allmänhet de vanliga reglerna. Hvardera kontrahenten kan således sjelfständigt bryta aftalet, då antingen genom eller utan den andres förvållande de faktiska förutsättningarna för aftalet bortfalla, vare sig så, att den väntade fördelen af aftalet i väsentlig mån förringas, eller så, att utsigten till en lycklig utgång blir

[1]) Nordling i N. T. 1875: 679 f. Jfr Goldschmidt Handelsrecht I, 2: 767 f., Eger III: 81.

[2]) Hufvudsakliga anledningen härtill är väl landtransportens relativa kortvarighet. Lyon-Caën et Renault II 191 not. 1.

[3]) Jfr Schott 310 ff.

väsentligen mindre, allt dock endast i den mån dessa faktiska förutsättningar icke förblifvit en för den ifrågavarande kontrahenten helt och hållet enskild sak, utan varit eller bort vara äfven för den andra kontrahenten bekanta och af honom tagna i betraktande. Men dessutom kan i regel afsändaren utan hvarje objektivt giltig anledning träda tillbaka mot erläggande till fraktföraren af den aftalade lönen, dock med afdrag af de särskilda kostnader, som genom fraktaftalets häfvande besparas fraktföraren. Detta följer af den för alla tjensteaftal gällande grundsatsen, att arbetaren icke har någon rätt, utan endast pligt att utföra de kontraherade prestationerna. Emellertid kan stundom arbetaren, d. v. s. här fraktföraren hafva ett annat intresse af aftalet än att erhålla lönen, hvilket intresse, då det bort af arbetsgifvaren-afsändaren inses och förty ingått i aftalet, äfven är att skydda. Hit räkna vi först, att fraktföraren t. ex. kan blifva nödsakad att till ersättning för den uteblifna lasten skaffa sig barlast, i hvilket fall äfven den skäliga kostnaden härför regelmässigt, nämligen då afsändaren bort vara beredd på denna följd af fraktaftalets upphäfvande, blir att ersätta. Och vidare kan det vid alla tjensteaftal, äfven, ehuru mindre ofta, vid fraktaftal, hända, att arbetaren af aftalets utförande väntar sig någon sådan fördel som ökadt yrkesanseende, utvidgad kundkrets, erhållandet af en utfäst belöning m. m.; också den förmögenhetsförlust, som i dessa afseenden kan anses hafva drabbat fraktföraren på grund af afsändarens förfarande, måste denne under den nyss nämnda förutsättningen godtgöra. Fraktaftalet innesluter i dessa fall ett saklegoaftal med fraktföraren såsom legotagare, afsändaren såsom legogifvare och legan dold i en minskning af fraktsumman. På de för saklega gällande reglerna kommer det derför att bero, när fraktföraren under denna förutsättning måste nöja sig med att få skadestånd, och när han kan tilltvinga sig sjelfva utförandet af transporten [1]).

[1]) För allmänt således Danckwardt i Jahrb. f. die Dogmatik XIII (N. F. I) 331 f.; Schott 387; v. Hahn II 537, 632.

I Sjölagen finnas i detta afseende särskilda regler (§§ 87—91), hvilka i flere afseenden förete egendomligheter. Af desamma anmärka vi endast, att afsändaren i vissa fall ej behöfver betala mera än halfva frakten (§ 87), och att af hänsyn till andra befraktare af samma fartyg utlossande af inlastadt gods kan vara uteslutet (§ 91) [1]), hvaremot, om blott en befraktare finnes eller ock alla befraktare äro ense, bortfraktaren endast kan fordra ersättning för fraktaftalets brytande [2]).

Enligt Trafikregl. (§ 35) får återtagande af å vagn inlastadt gods ske endast "såvida något hinder för bantågens afgång på bestämd tid ej derigenom uppstår, hvilket beror på stationsbefälet att pröfva".

Samma hänsyn till det allmänna intresset af en orubbad trafik har, äfven hvad återtagande af postförsändelser angår, föranledt en liknande bestämmelse [3]).

[1]) Detta stadgande kan någon gång vara att analogiskt tillämpa i landfraktförhållanden. Jfr äfven bestämmelserna om post och jernvägar.
[2]) Se för öfrigt Hambro 138—147.
[3]) Poststadga § 54 m. 1.

II.

Vi hafva definierat fraktaftal såsom ett arbetsbetingsaftal om transporten och vården af en sak. Denna begreppsbestämnings innehåll är nu att närmare utveckla.

Fraktaftalet är ett arbetsbetingsaftal. Häri ligger först och främst, att aftalet afser verksamhet af fraktföraren. Den, som endast ställer materiela transportmedel till en annans förfogande, t. ex. till honom uthyr dragare, vagnar eller dylikt, är icke att anse för fraktförare. I sjörätten är en vigtig tillämpning af denna regel att finna. Sjöl. § 117 [1], hvilken har talrika motsvarigheter i andra såväl äldre som nyare sjölagar [2], visar nämligen, att ett fartygs egare icke såsom blott sådan är fraktförare, utan endast, om han förer eller låter föra fartyget, eller, från andra sidan sedt, att man kan förhyra ett fartyg utan att befrakta detsamma, vare sig att man sedan vill sjelf begagna det i fraktfart eller för annat ändamål, eller att man vill bortfrakta det och då sjelf blifva fraktförare. Men å andra sidan finnes intet hinder att ingå fraktaftal med afseende på ett bestämdt transportmedel, så att den verksamhet, som fraktföraren skall utöfva, skall utöfvas med tillhjelp af detta och intet annat i dess ställe. Exempel härpå äro först och främst såsom allmän regel de sjörättsliga fraktaftalen [3]) och vidare de fraktaftal, hvarige-

[1]) "Leger redare ut sitt fartyg till annan för att föra eller föra låta, anses denne som redare."

[2]) T. ex. danskt Udkast 1882 § 50; DHGB art. 477.

[3]) Sjöl. § 85.

nom hel jernvägsvagn lastas [1]), hvarförutom naturligen äfven andra fall äro möjliga. Det afgörande är, att en fraktförare icke blott skall lemna en sak till nyttjande, utan äfven bestå arbete. Men icke heller detta är tillräckligt. Det måste vara fråga om ett arbetsbeting, icke om en blott tjenstelega.

Motsatsen mellan dessa båda hufvudarter af tjensteaftal har alltsedan de romerska juristernas tid blifvit på olika sätt fattad [2]). Det, hvarpå det synes oss egentligen komma an, är, om arbetaren garanterar arbetsgifvaren, att det med arbetet åsyftade resultatet verkligen uppnås, eller icke [3]). I senare fallet föreligger endast en tjenstelega. Det är möjligt, att arbetaren förbinder sig att fortsätta med sin verksamhet, tilldess resultatet är vunnet, t. ex. då timmermän antagas för uppförandet af ett hus; det är äfven möjligt, att arbetaren genom sättet för lönens bestämmande intresseras för företagets framgång, så att denna blir förutsättningen för att han skall få en viss högre lön (premie, tantième) eller t. o. m. öfverhufvud någon lön (betingsarbete). Intetdera vållar någon ändring [4]), så länge det blott är arbetsgifvaren, som sjelf har ansvaret för utgången, så att arbetaren fullgjort sin skyldighet, då han nedlagt det efter tid eller på liknande sätt till sin myckenhet bestämda arbetet, och så länge det i följd häraf är arbetsgifvaren, som har att leda arbetet och sörja för arbetskrafternas och öfriga medels tillräcklighet och ändamålsenliga användning. Eller ock kan arbetaren förbinda sig att åvägabringa det åsyftade resultatet, så att det är ett bristande i hans kontraktsenliga pligt, om detta icke åstadkommes. Härunder finnas åter olika möjligheter:

[1]) Med afseende härpå är det af intresse att jemföra den vagnslega, som en trafikant, och den, som en jernbana, på hvilkens linie en främmande vagn användes, erlägger. Den förra är frakt, den senare hyra.

[2]) Se Schrevelius: Civilrätt II 523, 554 ff.; Olivecrona: Förmögenhetsrätt 446 ff.; Nehrman: Jurispr. civ. 241; Windscheid II 507; Baron: Pandekten (2 Aufl.) 409; Sintenis: Das pract. Civilr. (2 Aufl.) II 669 f.

[3]) Jfr Sohm: Institutionen (2 Aufl.) 271 (Arbeitserfolg — Arbeitsquantum) och isht Lassen II 349 ff.

[4]) Danckwardt 305.

dels med afseende å innehållet, dels med afseende å omfånget af arbetarens förpligtelse. I förra hänseendet, allteftersom arbetaren har mera eller mindre fritt val af medel och utvägar för arbetets verkställande, är i högre eller lägre grad den, som sjelfständigt och efter eget skön leder detsamma, är mindre eller mera underkastad inflytandet af arbetsgifvarens anordningar eller instruktioner och befallningar; i det senare hänseendet åter kan arbetarens förpligtelse antingen gå ut på att under alla förhållanden åstadkomma resultatet eller ock att göra det endast under vissa omständigheter och så, att vissa hinder verka befrielse, de omständigheter nämligen, som äro eller gälla för normala, de hinder, som äro eller anses exceptionela. I detta sista fall är arbetaren icke förbunden till mera än att verkställa det arbete, använda de medel och krafter, som till qvantitet och qvalitet äro tillräckliga för att under de ogynnsammaste förhållanden, som han bort taga med i beräkningen, medföra det önskade resultatet, det vill säga utveckla den verksamhet, att detta endast hindras genom en omständighet, som han icke varit skyldig att förutse eller förebygga. Här föreligger ett aftal om arbete, ehuru arbetets myckenhet är relativt bestämd [1]), och i obligationen ingår här som annars icke mera än hvad förutses bort. Och med denna art af arbetsbeting, hvilken kan kallas arbetsbeting i egentlig bemärkelse, låter det mycket väl förena sig, att arbetarens rätt att leda arbetet och i och med detsamma omfattningen af hans förpligtelse är till arbetsgifvarens förmån i viss mån inskränkt. Arbetaren kan sålunda hafva sig ålagdt att med användandet af vissa materiela medel eller menskliga krafter och på ett visst sätt utföra det åtagna verket. Och äfven utan att något särskildt förbehåll gjorts, följer det deraf, att hans förpligtelse är en förpligtelse till arbete, hvilket enligt sakens natur tager en viss tid i anspråk, att prestationen förfaller redan före den tidpunkt, då resultatet skall vara

---

[1]) Danckwardt 304, 317.

färdigt [1]), eller med andra ord att arbetet måste påbörjas så tidigt och fortsättas med den trägenhet, att det kan väntas nå sin fulländning till denna tidpunkt. Om arbetaren endast är skyldig att använda ett normalt mått af krafter och medel, så är han ock skyldig att icke på förhand göra resultatet äfven under normala förhållanden omöjligt, och om han icke är ansvarig för den sig sedermera yppande otillräckligheten af det föreskrifna eller förutsatta förfarandet, så är det å andra sidan hans pligt att verkligen förfara så, som det föreskrifvits eller med skäl förutsatts.

I motsats häremot står den andra arten af arbetsbeting i vidsträckt bemärkelse, hvilken af sin upptäckare fått namnet entreprise [2]). Här är det resultatet och ingenting annat än resultatet, som skall presteras. Men detta också ovilkorligen och utan afseende derpå, om i ett speciel fall de normala medlen visa sig vara otillräckliga, allt dock naturligen för så vidt icke en verklig objektiv omöjlighet, fysisk eller rättslig, mellankommit. Eljes är det likgiltigt, om de omständigheter, som stält sig hindrande i vägen för resultatets ernående, äro aldrig så extraordinära och omöjliga att förutse, entreprenören blir dock lika litet fri från sin prestationspligt, som en försträckningstagare, hvilken det ju åligger icke att skaffa sig den lånfångna summan, så att han kan betala, utan just det att betala, blir sin skyldighet qvitt derför, att olyckor, omöjliga att förutse eller förebygga, betagit honom förmågan att fullgöra sin förbindelse. Och å andra sidan är det endast resultatet, som entreprenören är skyldig att prestera. Han har fullständig frihet att använda hvilka medel han behagar, försåvidt de ej inverka på resultatets beskaffenhet, och fullständig frihet att dröja huru länge som helst med att vidtaga åtgärder för att sätta sig i stånd att prestera resultatet. Före det ögonblick, då detta skall vara färdigt, har arbetsgifvaren alls ingen talan.

---

[1]) Jfr Danckwardt 324 och not. 6.
[2]) Danckwardt 306.

Entreprenören är honom dessförinnan ingenting skyldig, äfven om det långt förut visar sig en säker omöjlighet att få verket färdigt; en annan sak är, att, när det gäller att afgöra, om ett arbetsbeting i egentlig mening eller en entreprise föreligger, man för bedömande af parternas afsigt har god ledning af att undersöka, om sätt och tid för arbetets verkställande äro efter förhållandenas natur mindre eller mer godtyckligt bestämbara.

Entreprisen förpligtar alltså till prestation af ett arbetsresultat, icke af ett absolut eller relativt bestämdt qvantum arbete, och spränger derför på visst sätt arbetsaftalets gränser. I sjelfva verket finnes det ock med den omtalade entreprisen likartade aftal, vid hvilka arbete icke alls är i fråga, t. ex. aflåtelse af den myckenhet grus, som för en utfyllning i en sjö erfordras. Det gemensamma karakteristiska är det, att prestationens storlek är bestämd af ett visst ändamål och endast af detta utan den inskränkning, som förekommer vid arbetsbeting i egentlig mening å ena sidan och vid vissa efter behofvet bestämda servituter å den andra. Men hvad vi kallat entreprise låter dock urskilja sig genom det kännemärke, att det behof, som skall fyllas, endast kan fyllas genom arbete, låt vara att äfven materiela medel erfordras, och att det är arbetet, som framstår såsom det hufvudsakliga i prestationen. Härigenom skiljer sig entreprisen från en art af leverans. Inom detta sistnämnda institut kan man för öfrigt urskilja motsvarigheter äfven till arbetsbeting i egentlig mening och tjenstelega. Mot den sista svarar leverans af en absolut bestämd myckenhet (visst qvantum arbete, visst qvantum varor); mot arbetsbetinget leverans af en i relation till visst behof (t. ex. förbrukningen på ett sjukhus) bestämd myckenhet, dock inom det maximum, hvarpå leverantören borde vara beredd; och slutligen motsvaras entreprise af leverans af ett för visst ändamål erforderligt qvantum utan annan begränsning än den objektiva omöjligheten. Äfven inom det aftal, hvarigenom en sak upplåtes till nyttjande, m. fl. kan man urskilja samma tre arter.

Vi hafva sagt, att fraktaftalet är ett arbetsbetingsaftal. För detsamma är enligt nutida förhållanden karakteristiskt, att fraktföraren har ledningen af transporten och bär ansvaret för framgången. Det återstår nu att besvara den frågan, om fraktaftalet är ett arbetsbeting i egentlig bemärkelse eller en entreprise. Svaret kan ej vara tvifvelaktigt. Beträffande först sjöfraktaftalet gäller det enligt allmänt antagna grundsatser, att befraktning har afseende på visst fartyg, och, om det äfven på senare tider blifvit vanligt, att de stora bolag, som med flere fartyg underhålla regelmässiga förbindelser, endast mottaga gods för befordran med något, obestämdt hvilket, af fartygen, så är dock äfven här det aftalade befordringsmedlet ganska noga preciseradt. Och likaså är det i landfraktförhållanden det vanliga, att fraktaftal slutas åtminstone med afseende på visst befordringssätt, ofta äfven vissa befordringsmedel eller viss lägenhet. Det är häraf tydligt, att det åtminstone i regel är parternas afsigt att aftala om arbete, ej omedelbart om resultatet. I sjelfva verket är detta också det enda, som väl öfverensstämmer med fraktförhållandenas natur. Dels är den förändring, som det här gäller att åstadkomma, af den art, att den mindre än de flesta andra kan efter behag påskyndas och att den lemnar ett särdeles inskränkt val mellan olika medel och utvägar, dels framkallas genom den i hög grad olika risk med afseende på den befordrade saken, hvarmed olika befordringssätt äro förknippade, hos intressenten i transportobjektet ett starkt intresse i att den eller den utvägen för transportens verkställande väljes. Allt detta bidrager till att göra antagandet i ett specielt fall af en fraktentreprise högst osannolikt, ehuru icke alldeles uteslutet, och att låta fraktaftalet i dess öfvervägande vanliga och typiska form framstå såsom ett arbetsbeting i egentlig bemärkelse.

Fraktaftalet är således ett arbetsbetingsaftal, nämligen det arbetsbetingsaftal, som angår transporten och vården under transporten af saker. Endast då ett arbets-

beting om utförande af dessa opera föreligger, kan man tala om ett fraktaftal. Från dettas område äro således att afskilja alla de transportaftal, genom hvilka den transporterande endast förbundit sig att med sina krafter biträda vid transporten utan att garantera dennas utförande. Hvilketdera i ett särskildt fall är händelsen, blir naturligen att afgöra efter alla förekommande omständigheter, hvarvid transportens svårighet och afsändarens frånvaro äro vigtiga moment. Några fixa regler om det afstånd, som anger transportens utsträckning, t. ex. att saken måste förflyttas från en geografisk ort till en annan, finnas åtminstone icke i svensk rätt och kunna ej heller utan godtycklighet uppställas.[1]) Allt hvad man kan säga är det, att ett fraktaftal fordrar den utsträckning af transporten, att ett arbetsbeting har förnuftig mening. Att märka är nu emellertid, att fraktförarens förpligtelse omfattar icke blott transporten, utan äfven vården af saken, hvaraf följer å ena sidan, att det icke är tillräckligt för att konstituera ett fraktaftal, att någon åtagit sig transporten såsom ett opus, men å andra sidan också, att, äfven der transporten ej är tillräckligt svår eller omfattande för att ensam möjliggöra ett arbetsbeting, transporten och vården tillsammans kunna vara dugliga föremål för ett sådant. Om detta arbetsbeting sedan är att klassificera såsom depositum eller fraktaftal, beror derpå, om vården eller transporten har öfvervägande betydelse; äro de båda af samma eller ungefär samma vigt, torde det vara rättast att uppfatta aftalet såsom fraktaftal. Det fordras dock, att transporten i förening med vården framstår som ett opus; är vården ensam ett sådant, föreligger gifvet ett depositum med tillagd tjenstelega.

Det kan icke komma i fråga att här söka gifva en ens i någon mån uttömmande behandling af de talrika

[1]) Anschütz under art. 390; v. Hahn 573 f.; jfr l. c. 572 not 4: Ekonomisk cæsur, der utfärdandet af fraktsedel upphör att vara brukligt.

spörsmål angående utsträckningen af begreppet fraktaftal och begreppet fraktförare, som kunna framställas.[1]) Egentligen endast för att genom exempel förtydliga de nämnda reglerna för dylika spörsmåls besvarande, skola vi dock sysselsätta oss med ett par speciella frågor.

När man aftalar med ett stadsbud om forslandet af reseffekter, så är det först och främst tvifvelaktigt, om forslandet är att betrakta som ett opus, som ett föremål för arbetsbeting. I annat fall föreligger endast en tjenstelega, ehuru med det biaftal om lönen, som är karakteristiskt för betingsarbete. Afgörandet af denna första fråga beror derpå, om det kan anses vara afsigten, att stadsbudet garanterar reseffekternas framkomst, eller om det är ett på förhand absolut bestämdt mått af arbete, som han åtagit sig. I allmänhet torde det förra vara händelsen, då dock vanligen den möda och den tid, som för transporten behöfva användas, bero af omständigheter med afseende på gatutrafik m. m., som dels äro ovissa, dels endast för sakkunniga bekanta, och då vidare stadsbudet regelmässigt är den, som bestämmer om sättet och vägen för fortskaffandet. Men äfven om transporten sålunda är att anse som ett opus, återstår dock alltid den frågan, om stadsbudet åtagit sig att vårda sakerna, och om han åtagit sig denna vård som ett opus, så att han dels har frihet att efter egen urskilning vidtaga lämpliga åtgärder, för att sakerna må komma fram i oskadt skick, dels också är ansvarig för att tillräckliga medel i detta syfte användas. Äfven detta torde icke sällan böra bejakas, ehuru efter olika förhållanden olika lösningar äro de riktiga, allteftersom det från början är äfven för en icke sakkunnig klart, hvilket förfarande som erfordras eller ej, och allteftersom det närmast tillkommer den resande att sjelf sörja för godsets bevarande eller icke; särskildt *kan* den omstän-

[1]) T. ex. om i särskilda fall drifvande af boskap och flottning äro föremål för arbetsbeting eller tjenstelega, och i förra händelsen om arbetsbetinget rör endast transporten eller äfven vården.

digheten, att den senare åtföljer stadsbudet, vara af betydelse.[2])

Ett annat exempel är förhyrandet af bogserare eller, vid flod- och kanaltrafik, af anspann för fortskaffande af ett fartyg. Äfven här äro olika fall möjliga. Man kan lega ett bogserfartyg eller ett anspann på timme, då det föreligger en saklega, oftast i förening med tjenstelega. Men vanligare är, att den, som disponerar bogserfartyget eller anspannet, förpligtar sig att fortskaffa det bogserade fartyget en viss sträcka. Detta utgör emellertid intet afgörande hinder för att fortfarande antaga saklega och tjenstelega, så framt det är det bogserade fartygets befälhafvare, som har ledningen af det hela; förhållandet är då alldeles detsamma, som om man tänker sig, att en fartygsbefälhafvare hyr en maskin, som insättes på fartyget, och leger maskinister dertill. Arbetsbeting blir bogseringsaftalet först, när bogseraren (anspannets egare) får ledning af transporten och blir ansvarig för framkomsten. Sedan har man ytterligare att tillse, om bogseraren äfven har rätt och pligt att sörja för det bogserade fartygets och de deri förda varornas bevarande. Mot att antaga detta möter det hinder, att befälhafvaren å detta fartyg, om han också för transporten har stält sig i beroende af bogseraren, likväl har qvar en betydande makt öfver sitt skepp och sin last och en ganska vidsträckt förmåga att oskadliggöra missgrepp af bogseraren, från hvilken han ju i nödfall kan genom det förbindande tågets kapande alldeles lösgöra sig. Men å andra sidan är i fråga om fartyg och deras innehåll en så nära förbindelse mellan sjelfva transporten och vården, eller, med andra ord, sättet för transportens utförande är i så hög grad bestämmande för transportobjektets bevarande eller förstörande, att man näppeligen kan undgå att ofta förklara den bogserare, som har ledningen af och ansvaret för transpor-

[2]) Märk möjligheten, att det är icke stadsbudet sjelf, utan en hans principal, ett stadsbudskontor, en expressbyrå, som är fraktförare i juridisk mening. Schott 290. Jfr nedan om redare och skeppare.

ten äfven hafva ledningen och ansvaret i fråga om vården. Till att såsom vissa författare göra åtskilnad mellan det bogserade fartyget sjelft och dess last[1]), finna vi ingen anledning, då ju lastens öde är på det närmaste förbundet med fartygets. Klart är, att bogseraren i intet fall blir ansvarig för de genom fel och försummelser af det bogserade fartygets folk vållade hinder och skador, liksom äfven eljes hans ansvarighet i följd af förhållandenas säregna natur företer några egendomligheter.[2]) Och öfverhufvud hafva vi ej velat påstå, att bogseringsaftalet efter Sjölagens terminologi är ett befraktningsaftal.

För att de för fraktaftalet egendomliga grundsatserna skola kunna göra sig gällande, fordras det, att arbetsbetinget om transport och vård framträder såsom ett sjelfständigt aftal. Det vore derföre förfeladt, om man ville finna ett fraktaftal öfverallt, der en förpligtelse att fortskaffa och vårda en sak förekommer, äfven när denna förpligtelse såsom en bibestämning ansluter sig till ett annat aftal. Det går icke an att till fraktförare räkna en säljare, som skall aflemna den sålda saken på en annan plats, än der den vid aftalets ingående finnes, eller en uthyrare af lösa föremål, då det åligger honom att tillföra förhyraren hyresobjektet, ehuru det naturligen i intetdera fallet finnes något hinder för, att ett verkligt fraktaftal föreligger *jemte* köpe- eller hyresaftalet. Ännu mindre kan det komma i fråga att såsom fraktförare anse personer, som åtagit sig att å viss ort leverera en myckenhet varor[3]) eller att uppföra ett hus, bygga en väg eller bro m. m., derför att de för fullgörandet af sina åtagna förpligtelser måste förflytta lösa saker. I alla sådana fall är det tyd-

[1]) Så Thöl III 6 f. not. 7; deremot Schott 296 not. 5. Jfr äfven Eger I 35; v. Hahn II 575, isht not. 13 och för fransk rätt Sainctelette 220 ff.

[2]) Schröder i G. Z. 32; 85 kommer, fast med helt annan motivering, till det resultat, att bogseringsaftal är fraktaftal. Af annan mening Wagner I 175 not. 4.

[3]) Härifrån bör skiljas det fall, då visserligen den transporterande skall afskilja transportobjektet från en massa, men fortskaffandet är hufvudsak, t. ex. när man aftalar om hemtandet från en sandgrop af viss qvantitet sand. Detta *kan* vara fraktaftal. Jfr Eger I 24 f.

ligt, att det aftal om forslande, som uttryckligen eller implicite kan hafva slutits, alldeles uppslukas af det hufvudaftal, hvartill det är en bibestämning, och bör bedömas efter de rättsregler, som af dettas beskaffenhet påfordras. Omöjligt vore det visserligen icke att uppställa rättssatser, som gälla om alla aftal angående transport och vård, vare sig dessa aftal äro sjelfständiga kontrakt eller såsom bibestämningar sluta sig till andra aftal, men dessa regler skulle blifva så obestämda och färglösa, att föga eller intet med dem vore vunnet.

I detta sammanhang är den frågan att taga i betraktande, om resgods är föremål för fraktaftal. Såsom vi redan annorstädes anmärkt, kan man genom att åtaga sig att transportera en person blifva förpligtad att äfven medtaga hans saker, och det är bekant, att ofta ingen särskild betalning härför erlägges. Det ligger derför nära till hands att betrakta transporten af resgods såsom en utvidgad persontransport eller, korrektare, såsom en osjelfständig bibestämning till ett aftal om persontransport och således, efter den begränsning vi gifvit vårt ämne, här ej intresserande oss.

Oberoende af den särskildt för jernvägstrafiken i detta stycke vigtiga frågan, om ersättningspligt är en nödvändig beståndsdel af ett fraktaftal, framträda dessa betänkligheter såväl i fråga om det resgods, som öfverlemnas åt fraktföraren, som i synnerhet beträffande s. k. Handgepäck[1]), såsom exempel hvarpå Trafikreglementet nämner "käppar, paraplyer, sykorgar, öfverplagg" och hvarmed det likställer sådant bagage, som utan särskild afgift förblifver på af den resande medfördt åkdon, dock med den skilnaden, att detta förklaras stå under jernvägsbetjeningens uppsigt. Det är emellertid tydligt, att det måste vara för antagandet af en fraktobligation likgiltigt, om den måste genom särskilda fakta grundas eller på det sätt sammanhänger med en annan obligation, att den måste

[1]) Med afseende på detta förnekas tillvaron af ett fraktaftal af Schott 461. 496 f.; v. Hahn II 576; Eger I 25.

särskildt uteslutas[1]) för att ej jemte denna blifva gällande, och om den vedergällning, som fraktföraren erhåller, kommer särskildt till synes eller ingår i t. ex. personbiljettens pris. Ovedersägligt är äfven, att det vore lika orimligt att låta den saktransport, som på antydt sätt ansluter sig till ett aftal om personbefordring, bestämmas af reglerna för detta, som om man ville rättsligen betrakta den vårdare, hvilken medföljer vissa slags godssändningar, såsom ett föremål för saktransport[2]). Åtminstone beträffande den förra arten af resgods, eller sådant, som öfverlemnats till fraktföraren[3]), se vi således ingen orsak att ej anse fraktaftalets grundsatser bestämmande[4]). Hvad åter Handgepäck angår, är förhållandet mera tvifvelaktigt. Erkännas måste nämligen[5]), att man icke kan upprätthålla någon skilnad mellan dessa föremål och t. ex. de kläder, som en resande har på sig, eller de saker, han bär i sina fickor, då rättsförhållandet icke gerna kan antagas undergå förändring, allteftersom den resande tar på sig eller af sig sin öfverrock. Och vidare kan det sägas, att i följd af sakens natur egarens vård får en betydligt större, den transporterandes en betydligt mindre omfattning än eljes[6]), hvadan oaktadt den obestridliga transportpligten dock intet fraktaftal skulle kunna föreligga, då ju hvarje sådant enligt sitt begrepp är ett arbetsbetingsaftal äfven om sakens vårdande. Denna invändning är emellertid icke alltid afgörande. Ofta, t. ex. vid jernvägsresor, är nämligen det ifrågavarande godsets öde, alldeles oberoende af

[1]) Tydligt är, att när rätten att medtaga resgods, särskildt Handgepäck, öfverskridits, fraktföraren, t. ex. en jernväg, med afseende på det olofligen medförda lika litet har några skyldigheter, som om en icke-passagerare inlagt en sak i en kupé för att vid en följande station af annan person afhemtas.

[2]) Thöl III 200; deremot Schott 496 not. 60.

[3]) Detta likställes äfven såväl i Regl. § 38 ff. och Poststadga § 107 m. 5, jfrd med Kungör. $^{27}/_{11}$ 1872 § 95, som i Sjöl. § 124 i hufvudsak med annat gods.

[4]) Så äfven Schott, v. Hahn, Eger l.l. c.c.

[5]) Schott l. c.

[6]) Thöl l. c. likställer Handgepäck med sådant gods, som åtföljes af vårdare.

den resandes åtgöranden, så nära förknippadt med jernvägståget och vagnens, att det icke möter någon svårighet att antaga en jernvägen åliggande förvaringspligt. Att i händelse af en jernvägsolycka, för hvilken jernvägen enligt vanliga regler bär ansvaret, ålägga densamma att ersätta den resandes kläder och i kupén medförda effekter enligt samma grunder som annat gods, skulle vi derför i brist af deremot stridande reglementariska bestämmelser ej draga i betänkande.

Innan vi öfvergå till framställningen af fraktaftalets hufvudsakliga rättsföljder, återstår att närmare utföra den gifna definitionens sista del, hvari det säges, att fraktaftalet angår transport och vård af *saker*. Hvad som förmått oss att gifva denna persontransport och underrättelsetransport uteslutande begreppsbestämning, är redan ofvan uttaladt; här hafva vi att undersöka, huruvida icke möjligen en ytterligare begränsning är af behofvet påkallad. [1])

I detta afseende kunde man ifrågasätta att inskränka fraktaftalets omfattning till sådana fall, der befordringsobjektet utgöres af föremål med handelsvärde, och der fraktaftalet följaktligen kan anses såsom stående i omsättningens tjenst. Att dessa fall äro de i praktiskt afseende vigtigaste, låter också lika litet förneka sig, som att både i äldre och nyare tid lagstiftningen företrädesvis eller uteslutande med dem sysselsatt sig. Men om också föremål med handelsvärde utgöra det typiska objektet för ett fraktaftal, och om också med afseende på dem det ekonomiska syftet med transporten, nämligen att tillgodogöra sig skilnaden i värde på två olika platser, synnerligen klart framträder, så saknas dock, allrahelst efter svensk rätt, tillräcklig grund för den ifrågasatta inskränkningen. Det finnes nämligen ingen anledning att anse afsändarens och fraktförarens rättigheter och skyldigheter vara annorlunda bestämda, när det transporterade föremålet såsom tillhörande de saker, som regelmässigt gå i handel, har

[1]) Jfr till det följande Schott 298; v. Hahn II 575 f.; Thöl III 3; Eger I 24.

ett börspris eller marknadsvärde, än då detta icke är händelsen, t. ex. emedan saken är begagnad. Vi tro till och med, att man bör gå ännu längre och icke ens fordra, att transportobjektet har öfverhufvud något i penningar uppskattbart värde. Hit hör särskildt, hvad jernvägarna angår, transport af lik, hvilken såväl i vårt som främmande jernvägsreglementen [1]) hänföres till saktransport [2]), och i posttrafiken hvarje försändande af brefkort och profver. Något hinder för att sända andra i lika hög grad, om ock ej lika uppenbart, värdelösa föremål finnes naturligtvis icke. I alla hithörande fall, vare sig transportobjektets värdelöshet var från början klar eller icke, blifva tydligen vissa af de vanliga reglerna utan tillämpning, då det ej kan blifva tal om någon vård i den meningen att hindra värdeförminskning, och då äfven i händelse af förlust och försenande det icke finnes något objektivt värde att ersätta. Men då tvifvelsutan ett individuelt intresse kan anknyta sig till äfven värdelösa föremåls framkomst i samma skick, som vid afsändandet, och då äfven ett blott individuelt intresse, såsom vi skola få se, kan vara för fraktföraren förbindande, finnes intet skäl att förklara saker utan värde för odugliga objekt för ett fraktaftal. [3]) Det är deremot obestridligen sannt, att, om intet ens individuelt intresse i ett föremåls transport och vård kan vara för handen och ingår i aftalet, det lika litet finnes någon pligt å fraktförarens som någon rätt å afsändarens sida, hvadan ett sådant aftal är en nullitet.

[1]) Regl. § 22; danskt Befordringsregl. § 85; tyskt Betriebsregl. § 34.
[2]) Endast det norska reglementet upptager bestämmelserna härom i kapitlet om persontransport.
[3]) Schott 291; v. Hahn; Thöl; Eger l. l. c. c.

III.

Fraktförarens skyldigheter i följd af fraktaftalet bestå i pligt att riktigt mottaga, att riktigt befordra och att riktigt aflemna transportobjektet [1]). Hvart och ett af dessa moment behöfver en särskild betraktelse, om också det första och det tredje rätteligen äro att anse för blott följder ur och bihang till det i andra rummet nämnda.

Fraktföraren är pligtig att å aftalad [2]) eller eljes skälig tid mottaga godset i sin vård i och för transportens verkställande. Likasom det dermed korresponderande aflemnandet från afsändarens sida kan äfven detta mottagande vara på olika sätt beskaffadt [3]). Fraktföraren kan vara skyldig att sjelf afskilja transportobjektet från en massa eller åtminstone att afhemta det, men hans förpligtelse kan också inskränka sig till att i ordets egentliga mening mottaga godset, då afsändaren tillför honom det. Och äfven i detta senare fall har man att iakttaga, att det stundom är fraktföraren det åligger att ombesörja transportobjektets inlastning på fordon eller fartyg, i hvilket afseende man i Sjölagen och Trafikreglementet finner utförliga stadganden [4]), stundom åter hans pligt blott är att tillhandahålla afsändaren de transportmedel, som för fraktandet tagas i anspråk. I sammanhang med det sistnämnda må, ehuru egentligen till nästa stycke hörande, här det redan

[1]) Jfr Schott l. c. 295 (transport, vård, aflemnande); Smith 276.
[2]) Märk för detta fall den stränga bestämmelsen i Sjöl. § 93 p. 1.
[3]) Thöl III 23; Schott 336; Eger II 157 jfrd med 154 ff.
[4]) Sjöl. § 81; Regl. §§ 19, 23 m. fl. Jfr norsk sjölag § 52; danskt Udkast § 171; DHGB art. 562; norskt Driftsregl. 53, 71 m. fl.; danskt Befordringsregl. §§ 49, 73 m. fl.

ofvan påpekade förhållande omnämnas, att i regel vid sjöfart och stundom äfven i landfraktförhållanden ett visst transportmedel i fraktaftalet på det sätt afses, att fraktföraren icke får begagna något annat, hvaraf för det här behandlade ämnet följer, att fraktföraren för att uppfylla sin förpligtelse måste just på detta transportmedel inlasta godset eller tillhandahålla afsändaren just detta. Och i allmänhet kan det sägas, att ett riktigt mottagande endast då sker, när antingen transportmedlet eller det förvaringsrum, som kan ifrågakomma, är i tillfredsställande skick. Afsändaren behöfver icke finna sig i, att hans gods inlastas på ett odugligt fordon eller fartyg [1]) eller i ett till dess bevarande otjenligt magasin. Till fraktförarens skyldigheter med afseende på mottagandet hör äfven utfärdandet af de handlingar, som vid detsamma äro af lag föreskrifna, brukliga eller öfverenskomna, således af lastqvitto, konnossement, rekommendations- eller assuransbevis, fraktsedelsduplikat o. s. v.

Det är gifvet, att fraktförarens skyldighet till mottagande endast eger rum under förutsättning af ett visst förhållande från afsändarens sida. Delvis är detta redan antydt, när det sades, att stundom en större, stundom en mindre del af den verksamhet, som erfordras för att sätta godset i beredskap för transport, hvad nämligen åvägabringandet af förbindelse mellan godset å ena sidan, fraktföraren och transportmedlet å den andra, angår [2]), åligger fraktföraren. Men vidare hör äfven hit afsändarens pligt att aflemna godset i transportabelt skick med afseende på dess egen beskaffenhet och på det emballage, som kan vara af nöden, en pligt, som i olika fall kan gå mer eller mindre långt. Dessutom åligger det äfven afsändaren att aflemna till fraktföraren vissa handlingar, som dels tjena denne till ledning vid transportens utförande och till bevis öfver öfverenskomna vilkor, såsom fraktsedel, ett af afsändaren

[1]) "Sjövärdighet" och dess motsvarighet vid landtransport ("Landworthiness", "Roadworthiness", Angell § 534) äro således ovilkorliga förutsättningar.
[2]) Jfr Eger II 157.

bestyrkt konossementsexemplar, skriftligt erkännande af godsets bristfälliga beskaffenhet eller emballage m. m., dels såsom i offentligt intresse föreskrifna äro nödiga eller åtminstone gagneliga, t. ex. tulldeklarationer [1]), produktionsbevis [2]), bevis öfver undergången karantän etc. [3]), samt att äfven i öfrigt fullgöra det, som enligt Tullstadga och jemförliga författningar åligger afsändaren. Den frågan, om uppfyllandet af dessa förpligtelser är en förutsättning för fraktförarens skyldighet att mottaga godset eller endast för hans pligt att börja transporten, låter näppeligen besvara sig genom några absolut giltiga regler, men såsom det vanliga kan framställas, att fordringarna med afseende på godsets eller emballagets beskaffenhet samt med afseende på erkännande af brister i denna måste vara uppfylda före mottagandet, de öfriga deremot endast före transportens anträdande. Särskildt gäller detta om konnossementsexemplaret, hvilket enligt Sjölagen § 95 icke ens kan före mottagandet förekomma. Slutligen kan äfven förutbetalning af hela eller en del af frakten vara ett vilkor för fraktförarens pligt att mottaga transportobjektet eller anträda färden, i hvilket afseende aftal och sedvänja äro bestämmande. Särskildt kan förutbetalning förutsättas för det vissa fraktförare åliggande transporttvånget.

I och genom mottagandet träder fraktförarens hufvudsakliga förpligtelse, den att transportera det åt hans vård anförtrodda godset, i verksamhet. Med afseende på denna förpligtelse hafva vi att erinra derom, att, såsom vi ofvan funnit, fraktaftalet utgör ett arbetsbetingsaftal, och att med stöd deraf framställa omfattningen och beskaffenheten af densamma.

Hvad då först beträffar sjelfva transporten, så följer af dess egenskap att vara föremål för ett arbetsbeting, att fraktföraren ansvarar för resultatet och har frihet i valet

---

[1]) Poststadga § 136 m. 2.
[2]) K. F. ²⁹/₅ 1885 § 37: 2.
[3]) Jfr DHGB art. 393; Eger I 127 ff., Sjöl. § 94; jfr danskt Udkast 1882 § 180; DHGB art. 592.

af medel [1]). Intetdera dock obetingadt och oinskränkt [2]). Valet af sätt och medel för transportens utförande kan vara begränsadt genom uttryckligt aftal eller annat förhållande, i följd hvaraf ett visst transportsätt, hvarunder vi inbegripa äfven transportvägen, eller vissa transportmedel, menskliga eller sakliga, skola användas, och i fråga om transportsättet är detta till och med det regelmässiga. Med full beständhet kan sägas, att, då sjötransport är afsedd, fraktföraren är häraf bunden och ej får försända godset öfver land, något, som framgår af Sjölagen § 113 jemförd med § 114, hvaraf synes, att då ett fartyg lidit skeppsbrott, uppbringats eller blifvit sjöovärdigt, fraktföraren med annat fartyg kan fullborda transporten [3]); omvändt får icke heller landtransport förbytas i sjötransport. Och äfven beträffande olika slag af sjötransport gäller detsamma, till stöd hvarför § 85 kan åberopas. De nämnda lagrummen säga till och med mycket mera, då nämligen § 85 inskränker valet också af transport*medel* [4]), äfven der transportsättet på grund af de olika fartygens öfverensstämmande beskaffenhet ej deraf röner något inflytande, och § 113 jemförd med § 114 icke ens för de der förutsatta nödfall tillåter landtransport, när sjötransport är aftalad eller afsedd [5]), utan endast fortskaffande med ett annat fartyg. Tvifvelaktigare är förhållandet med afseende på olika sätt för landtransports utförande, och man torde ej härom kunna uppställa någon strängare regel än den, att fraktföraren endast, när ett visst transportsätt är ovilkorligt föreskrifvet eller ock det aftalade eller afsedda sättet är

---

[1]) Jfr Schott 301 f.
[2]) v. Hahn II 599 f.
[3]) Så redan 1667 års Sjöl. Skipl. 11.
[4]) Detta är en allmän sjörättslig grundsats, se Lewis: Das deutsche Seerecht I 253 f. och citt.
[5]) Enl. danskt Udkast 1882 § 218, DHGB art. 632. Italien 570 upplöses fraktaftalet genom fartygets förolyckande. Likaså fransk rätt (dock ej fullt konseqvent), Lyon-Caën et Renault II 178 ff.; se äfven Lewis I 356 not. 1. Med svensk rätt synes finsk sjölag § 103, norsk § 66 p. 2 öfverensstämma. Jfr 1836 års förslag till Sjölag §§ 86, 88; 1847 års Förslag: Skeppslegobalk 4: 7, 8; Lewis l. c. ang. engelsk rätt.

under förevarande omständigheter efter objektivt bedömande fördelaktigare för afsändaren, är förhindrad att välja ett annat. Äfventyret för fraktföraren af en obefogad ändring af transportsätt är, utom eventuelt rätt för afsändaren att bryta aftalet, enligt allmänna grunder [1]) det, att han blir ansvarig äfven för sådana händelser, som eljes ej skulle fallit honom till last, såvida de icke skulle hafva drabbat transporten lika väl, äfven om ändringen ej skett. Då en afvikelse blir nödvändig af objektiva skäl, som bero på af afsändaren tydligen ej förutsatta omständigheter, och tillika tillfälle saknas att inhemta och afvakta nya föreskrifter, är fraktföraren dock både berättigad och förpligtad att tillgodose afsändarens intresse genom att förfara efter förståndigt bepröfvande af det under de gifna omständigheterna ändamålsenligaste. Befinnes detta vara att på ett annat sätt än det föreskrifna fullfölja transporten, så uppkommer dock härigenom i regel ett nytt och af fraktaftalet oberoende rättsförhållande, som blir att bedöma enligt grundsatserna om mandat och negotiorum gestio; stundom åter kan den imperativa föreskriften anses genom de inträffade omständigheterna undanröjd [2]), då fraktaftalets utförande på annat sätt åligger fraktföraren.

Samma grundsatser som om transportsätt (och transportväg) gälla äfven om de personliga och sakliga medel, som för transporten erfordras. Således i förra hänseendet, att, när en viss bestämd persons, särskildt fraktförarens egen [3]) verksamhet på ett imperativt sätt föreskrifvits, en afvikelse endast genom sådana omständigheter, som nyss nämndes, blir rättfärdigad; och att vidare, när en bestämd person eljes vid aftalets ingående betingats eller med fog förutsatts, ombyte är tillåtet, då det framstår såsom något, objektivt sedt, för afsändaren likgiltigt eller rent af förmånligt. Och i ingen händelse sträcker sig fraktförarens

[1]) Se nedan i läran om vården.

[2]) Jfr Spanien 359; "Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino per donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar de ruta, á no ser per causa de fuerza mayor."

[3]) Jfr Lassen II 350 f.

frihet att välja de personliga krafter, som skola sättas i rörelse för transportens utförande, längre, än som är förenligt med afsändarens anspråk, att godset ej lemnas i händerna på uppenbart odugliga [1]) eller oärliga personer. Detta är endast en tillämpning af den allmänna, ur fraktaftalets egenskap af egentligt arbetsbeting följande satsen, att afsändaren icke behöfver finna sig i ett tydligen ändamålsvidrigt tillvägagående från fraktförarens sida. Måttstocken blir här som annorstädes att hemta från det praktiska lifvet, det förfarande och det föreställningssätt, som der äro gängse.

Hvad särskildt sjöfartsförhållanden angår, är det alldeles otvifvelaktigt, att besättningen kan af fraktföraren fritt väljas och fritt ombytas, då fraktaftal ju regelmässigt slutas, utan att hänsyn tages till de menniskors personer, som utgöra besättningen; de qvalitativa anspråk, som kunna uppställas, för att en besättning skall gälla såsom försvarlig, torde icke heller vara stora [2]); hvad antalet angår, är det å andra sidan klart, att detta icke får minskas ända till otillräcklighet enligt sjömansmässigt bedömande [3]). Beträffande befälhafvaren är åter förhållandet ett annat. Dels äro vissa offentligrättsliga föreskrifter angående hans kompetens gifna, dels kan det icke bestridas, att ej hans personlighet kommer väl till synes, då det i regel är han, som med afsändaren afsluter fraktaftalet och som undertecknar konnossementen. Icke desto mindre saknas i vår Sjölag [4]) alla bestämmelser om det inflytande, som rättsförhållandet mellan afsändaren och bortfraktaren kan röna af ett ombyte af befälhafvare, bestämmelser, som dock vore så mycket mera nödiga, som det ännu är vanligt [5]),

[1]) Jfr Skjutsstadg. § 38 om användande af minderårig skjutsare.

[2]) Angående skyldighet att på fartyg hafva styrmän och maskinister med viss kompetens finnas dock offentligrättsliga bestämmelser.

[3]) Enl. Loccenius: De jure maritimo 65 ansvarar bortfraktaren, "si minus idoneis hominibus navem commiserit"; jfr l. c. 120.

[4]) Jfr deremot Italien 548: "Il cambiamento del capitano o del padrone indicato nella scrittura, anche per congedo datogli dal proprietario della nave, non fa cessare gli effetti del contratto del noleggio, se non vi è convenzione contraria."

[5]) Wagner I 200.

att befälhafvaren formelt ikläder sig personlig ansvarighet för fraktaftalets fullgörande, och som denna ansvarighet enligt 1667 års Sjölag[1]), liksom ännu i vissa främmande rätter[2]), hade materiel betydelse. Af § 220, som förklarar, att ombyte af befälhafvare icke verkar till försäkrings återgång, samt genom en conclusio in contrarium ur § 85 torde man emellertid kunna sluta, att i allmänhet ombyte af befälhafvare äfven i förhållande till befraktare står bortfraktaren fritt, såvida blott den nye befälhafvaren är en dertill vederbörligen qvalificerad person[3]).

I alla de fall, då fraktföraren icke behöfver personligen utföra det för transporten nödiga arbetet, vare sig detta beror derpå, att ett utförande genom annan person från början afsetts, eller derpå, att enligt de framstälda grundsatserna fraktföraren eger att sätta en annan i sitt ställe för den ena eller andra funktionen, är han dock fortfarande den, som i juridisk mening utför transporten, den, som densamma tillräknas både i godt och ondt, som har att uppbära betalningen och att stånda ansvaret. Från fraktförare äro således att noga skilja dels mäklare[4]), hvilkas funktion inskränker sig till att sammanföra fraktförare och dem, som vilja afsända gods, och att med afseende på kontrakters afslutande dessa emellan förrätta vissa tjenster, dels äfven speditörer, hvilka för andras räkning, men i eget namn ingå fraktaftal, vid hvilka de spela rollen af afsändare. Huru klar än den begreppsmässiga åtskilnaden mellan transportmäklare, speditörer och fraktförare är, låter den sig dock icke alldeles utan svårighet genomföra i verkligheten,

[1]) Skipl. 16.

[2]) Norsk sjölag § 9 m. 3, jfr Hallager: Den norske Søret (3 Udg.) 67 ff.; engelsk-amerikansk rätt se Goldschmidt I 2: 698 not. 35: Angell § 518; Wagner I 240; angående dansk rätt se Lassen II: 361 ("en almindelig Antagelse, hvis Rigtighed dog er meget tvivlsom") och Udkast 1882, Motiv. 96 ("forskjellige Opfattelser").

[3]) Jfr om pligten gent emot befraktaren att hålla en kompetent befälhafvare och att använda lots, Angell § 183.

[4]) Den vigtigaste arten af transportmäklare utgöres af skeppsmäklare eller skeppsklarerare. Se K. Skeppsklarerareordn. 8/5 1874, isht §§ 8, 10, 11, och om andre mäklare K. Mäklareordn. 25/10 1872; fraktaftal torde innefattas i de i § 1 omnämnda med aftal om försträckning, hyra, arrende och försäkring "likartade aftal".

der öfvergången genom talrika mellanformer sker nära nog omärkligt. Det är nämligen[1]), för att här endast hålla oss till de båda senare kategorierna[2]), naturligt nog, att en speditör för de transporter, hvarom han anlitas, vänder sig företrädesvis eller uteslutande till vissa fraktförare, som han känner; han kommer då gerna att med dem öfverenskomma, att de å sin sida skola i främsta rummet åt honom utföra transporter, de träda småningom till honom i ett förhållande af beroende, och slutet på utvecklingen blir, att han är den egentlige fraktföraren och de ingenting annat än de organ, hvaraf han vid sin verksamhet begagnar sig. Denna öfvergång befordras derigenom, att trafikanterna af lätt insedda skäl äro benägna att af speditören begära ett bindande kostnadsförslag eller, med andra ord, att med honom träffa öfverenskommelse om ett visst transportpris, utan afseende på de frakter, som han kan med de anlitade fraktförarne aftala. Så uppkommer det förhållande, att en person, som, emedan han åtagit sig sjelfva transporten och icke blott afslutandet af transportaftal, är att anse som fraktförare, för dess verkställande ingår nya fraktaftal med hvad man kallar underfraktförare. Då det nu är möjligt, att äfven en speditör står i ansvar för transportens behöriga fullgörande genom de af honom anlitade fraktförarne, nämligen ett ansvar del credere, något, som ju förekommer i fråga om alla slags kommissionärer, ligger det onekligen nära till hands att förvexla speditör och fraktförare, ehuru den begreppsmässiga skilnaden dem emellan, liksom mellan en inköpskommissionär och en säljare, en försäljningskommissionär och en köpare, är klar. Än mera ökas denna fara derigenom, att det i talrika fall förekommer, att en och samma person förenar båda funktionerna, är fraktförare för en vägsträcka, speditör för en följande, så att han genom att i eget namn, men för afsändarens räkning afsluta ett fraktaftal sörjer för godsets

[1]) Bravard-Veyrières: Traité de droit commercial II: 320 ff.; jfr v. Hahn II 555 ff.

[2]) Faktiskt pläga ej heller mäklare hålla sig till den af lagen anvisade opartiska ställning (Laband). Jfr rättsfall i N. J. A. 1881 B. 25.

fortskaffande från den punkt, der hans egen fraktförareverksamhet slutar; så förfara t. ex. jernvägarne, när gods skall ingå på en annan bana, som ej står i samtrafik med den föregående. Detta är ett sätt jemte det nyss nämnda, hvarpå flere fraktförare kunna komma att taga befattning med en och samma transport. Annu flere möjligheter härtill finnas [1]). Dels kan förhållandet nämligen vara det, att afsändaren antingen direkt eller genom andra speditörer än de i hvarje fall föregående fraktförarne eller genom fullmäktige, vare sig identiska med dessa fraktförare eller icke, sluter flere skilda fraktaftal, hvart och ett för en sträcka af den väg, som transportobjektet har att tillryggalägga; dels är det möjligt, att den förste fraktföraren åtagit sig hela transporten och vid utförandet af denna icke blott låter en följande fraktförare förbinda sig att fortskaffa godset den sträcka, på hvilken han sjelf är verksam, utan förbinder sig att utföra hela den återstående transporten, och att denne andre fraktförare i sin ordning sluter ett liknande aftal med en tredje o. s. v.; på detta sätt uppstår en hel skala af hvarandra öfver- och underordnade fraktförare, af hvilka hvarje föregående har alla efterföljande till underfraktförare och hvarje efterföljande alltså är förpligtad gent emot den närmast föregående, men också endast mot honom [2]). Slutligen har ännu ett system i vissa främmande lagar [3]) och i samtrafiksöfverenskommelserna mellan de svenska jernvägarne vunnit erkännande, nämligen det, att alla fraktförare, som på grund af en och samma fraktsedel befordra gods större eller mindre sträcka, äro solidariskt ansvariga för hela transportens fullgörande, från dess begynnelsepunkt ända till bestämmelseorten. Här, der det är fråga om en fraktförares rätt att för utförandet af en åtagen transport begagna andra personers biträde, intressera oss endast de fall, då två eller flere fraktförare ansvara för transporten öfver samma vägstycke, således utom detta sistnämnda, då också den sekundära fraktföraren svarar direkt i förhållande till afsändaren, äfven de förut omtalade, när den förre endast har att göra med en annan fraktförare, hvilken i förhållande till ännu en annan fraktförare eller afsändaren åtagit sig just samma transport. Vare sig nu det ena eller andra är händelsen, så föreligger ett användande för transporten af andra arbetskrafter än den ursprungliga fraktförarens egna. Detta kan vara från början afsedt, såsom tydligen är fallet, när en jernväg åtager sig en transport till en station vid en annan jernväg, med hvilken den första står i samtrafiksförhållande, och medför då, att båda eller samtliga banorna blifva i förhållande till trafikanter solidariskt förbundna, eller ock eljes lofligen ske, då det icke skäligen kan antagas, att afsändaren väsentligen fäst sig vid den första fraktförarens personliga egenskaper.

[1]) Jfr Schott 435 ff.; Thöl III 54 ff.; v. Hahn II 628 ff.; Eger II 1—58; Boistel n:o 566 ff.

[2]) Enl. fransk rätt anses afsändaren hafva talan omedelbart mot en mellanfraktförare, Alauzet II 508; Verne de Bachelard 199. Likaså enl. schweiz. jernvägslag art. 38.

[3]) DHGB art. 401; jfr Italien 398, 399; Spanien 373; Portugal 202.

Den person, med hvilken afsändaren kontraherat om transporten, kan tydligen äfven på annat sätt än genom nytt fraktaftal skaffa sig biträde af främmande arbetskrafter i och för transportens utförande, utan att detta förändrar det förhållandet, att han är den, som i juridisk mening utför densamma. Likgiltigt är i detta sammanhang, hvilket slags aftal det är, som han med den biträdande afsluter, bolagsaftal, entreprise, arbetsbeting af större eller mindre omfattning, tjenstelega eller tjenstehjonsaftal. Det, hvarpå det kommer an, är, om antingen ett utförande genom annan person än fraktföraren sjelf just utgjort fraktaftalets förnuftiga innehåll, eller ock det eljes måste, såsom icke stridande mot afsändarens befogade anspråk, anses lofgifvet, att fraktföraren sätter man i sitt ställe, vare sig helt och hållet eller med afseende på någon viss funktion [1]).

Lika litet som det således är nödvändigt, att en frakt-

[1]) Stundom kan fraktföraren vara rättsligen förbunden härtill genom föreskrifter af offentlig art, t. ex. om begagnande af lots eller anlitande af monopoliserade stufnings- eller lossningsinstitut.

förare sjelf verkställer det erforderliga arbetet, lika litet fordras det naturligtvis, att han sjelf ingår fraktaftalet; fast mera kan detta lika väl ske genom fullmäktig. När då samma person fungerar som fullmäktig och som organ för transportens utförande, såsom särskildt är fallet med en fartygsbefälhafvare, så kan lätteligen den riktiga uppfattningen af fullmäktigens ställning komma att fördunklas, så att han blir ansedd som den egentliga fraktföraren. I det anförda exemplet underlättas detta af historiska förhållanden, då det nämligen förr var vanligt, att befälhafvaren var medredare eller åtminstone stod i ett slags bolagsförhållande till fartygets egare. Men icke desto mindre måste det fasthållas, att det är redaren, eller den person, hvilken har disposition öfver fartyget antingen såsom egare eller på grund af ett nyttjanderättsaftal och använder fartyget till förvärf omedelbart genom sjöfart, som är fraktförare, och att befälhafvaren såsom sådan icke är annat än hans ombud för afslutande och hans organ för fullgörande af fraktaftal; detta framstår tydligt, om man tager i betraktande möjligheten för redaren att sjelf och med förbigående af skepparen bortfrakta fartyget. I och för sig kan det icke vålla någon ändring häri, om i ett konkret fall skepparen skulle åtaga sig personlig ansvarighet, då denna i alla händelser endast är accessorisk och såsom sådan sluter sig förstärkande till redarens förbindelse; och icke ens när, såsom enligt de ofvan citerade lagstiftningarna, skepparen regelmässigt är personligen ansvarig för fraktaftalens fullgörande, torde det vara riktigt att anse honom såsom fraktförare [1]).

Öfvergå vi till betraktelsen af de sakliga medlen för transportens utförande, så gäller det äfven med afseende på dem, att fraktföraren icke har obetingad valfrihet. Denna kan nämligen vara inskränkt genom ett uttryckligt eller tyst förbehåll, att endast ett visst transportmedel, t. ex. ett visst fordon, vissa dragare skola användas, och

[1]) Angell § 395; Lassen II 361.

om afvikelser härifrån gäller detsamma, som ofvan sagts om förändrande af transportsätt och transportväg. Såsom nämnts, äro i sjörätten särskildt stränga regler rådande i detta afseende, i det att det endast helt undantagsvis är tillåtet att lasta gods i annat fartyg än det afsedda, och dessutom sjöfraktaftal enligt lagens mening i brist af uttrycklig öfverenskommelse alltid slutas med afseende på bestämdt fartyg [1]); hvad det senare angår, har emellertid i nyare tid flerstädes den sed utbildat sig, att fraktaftal gäller alternativt det ena eller andra af de fartyg, som trafikera en viss led [2]). Här är uppmärksamheten att fästa derpå, att, äfven när fraktaftalet rör ett bestämdt transportmedel, det icke dess mindre är ett arbetsbeting och ej ett saklegoaftal; bestämmandet af ett individuelt transportmedel har endast den betydelsen att utgöra ett närmare begränsande af sättet för den verksamhet, hvartill fraktföraren förbinder sig. Detta gäller, till och med när det ifrågavarande transportmedlet uteslutande tages i anspråk för en viss transport, särskildt vid befraktande af helt fartyg [3]).

[1]) Likaså finsk sjölag § 82; danskt Udkast 1882 § 173; DHGB art. 566; fransk rätt, Lyon-Caën et Renault II 170; engelsk rätt, Lewis I 254 not., m. fl. lagstiftningar.

[2]) Lyon-Caën et Renault II 170 not. 3.

[3]) Detta är den vanliga läran, om hvars riktighet vi dock hysa vissa tvifvelsmål, då den synes oss misskänna den stora skiljaktigheten mellan olika fall af fartygsbefraktning, hvilken skiljaktighet fått ett uttryck i afsöndrandet af styckegodsbefraktning. Endast denna sista förefaller oss att fullt motsvara det vanliga fraktaftalet, de öfriga arterna åter att hafva en tillsats af saklega. En styckegodsbefraktare har, äfven oafsedt konflikter med öfriga befraktare, ingen makt öfver fartyget, utan endast rätt att fordra, att det begagnas för transporterande af hans gods; en annan befraktare deremot kan, åtminstone i förening med öfriga befraktare, råda öfver fartyget, bestämma, hvart det för lastning och lossning skall förhalas, och, inom vissa gränser, huru länge det skall qvarligga. Historiskt framträder skilnaden såsom en motsats mellan lastningsberättigade reseintressenter å ena sidan och å den andra deras utom skeppsgemensamheten stående kommittenter eller bolagsmän. Dessa senare motsvara såväl de nutida styckegodsbefraktare, som aftalat direkt med redaren, som de, hvilka äro underbefraktare, allteftersom deras medkontrahenter voro lastningsberättigade redare eller befälhafvare å ena sidan eller å den andra lastningsberättigade passagerare eller köpmän. Oftast voro för öfrigt Medeltidens bortfraktare af såväl det ena som det andra slaget tillika inköps- eller försäljningskommissionärer, eller stodo till befraktarne i ett bolagsförhål-

På tal om de sakliga transportmedlen anmärka vi vidare, att det är likgiltigt, om desamma äro fraktförarens eller någon annans egendom. Det gör intet till saken, om fraktföraren förskaffat sig förfogandet öfver desamma genom hyresaftal, t. ex. enligt Sjölagen § 117, eller eljes; det finnes till och med intet hinder för, att de tillhöra afsändaren, vare sig förhållandet är, att transportobjektet på samma gång är transportmedel, såsom fallet kan vara med lefvande djur, fartyg och vissa maskiner, eller att afsändaren eljes ställt transportmedel till fraktförarens disposition.

Är alltså fraktförarens frihet att på det sätt och med de medel han behagar utföra det opus han åtagit sig underkastad inskränkningar, så sammanhänger dermed hans förbindelse att i tid börja med sin verksamhet. Ett bristande i den skyldighet, som åligger honom, är förhanden icke först då, när tidpunkten för transportens slut och godsets aflemning är inne, utan redan när genom ett dröjsmål med att börja eller fortsätta transporten utöfver den af afsändaren skäligen förutsatta tiden dess fullbordande inom den kontraktsenliga tiderymden äfventyras. Af ett fastställande af den tidpunkt, då transporten skall vara färdig, följa således skyldigheter med hänsyn till den tid-

lande (commenda). De äldsta oss bekanta stadganden från Medeltiden, hvilka afhandla styckegodsbefraktning utan denna tillsats, äro Stat. Venet. 1242 I 48 och VI 13: "cum quis ab alio aliquid receperit per rogadiam (ett slags commenda) vel per transmissum alteri dandum" (eller på italienska enl. 1665 års upplaga: "ò per transmesso per donerla ad alcun altro"), som alldeles misstydts at Du Cange (transmissus = intermedius), hvilken för öfrigt liksom Silberschmidt af ett tryckfel i registret låtit förleda sig att citera äfven I 4. Jfr angående commenda Silberschmidt: Die Commenda, isht 28 f., 46, 83, 115 f., 125 f.; Wagner I 8 ff.; Platon: Om Commanditselskabet 9 ff. — Att emellertid konseqvenserna af åtskilnaden mellan styckegodsbefraktning utan nyttjanderätt och annan befraktning med nyttjanderätt i den positiva rätten ej äro fullständigt erkända, måste medgifvas, och då saken äfven för öfrigt ingalunda är oomtvistelig, hafva vi i texten upptagit den herskande meningen, så mycket hellre, som vi ej ämna ingå på de sjörättsliga detaljbestämmelser, för hvilka frågan har sin största betydelse. Jfr om, när besittningen af ett fartyg öfvergår på befraktaren, Angell §§ 377 ff., 395. — Se öfver hela frågan Lewis I 239 ff., i End. Hdbch IV 1: 124 f. och der anförd literatur. Lewis förbiser möjligheten af kombinationen locatio operis — conductio rei. Jfr deremot Lyon-Caën et Renault II 160 f.

punkt, då den bör begynnas, och den hastighet, hvarmed den bör bedrifvas. Omvändt har man också vid utstakandet af den förra tidpunkten, då den ej blifvit direkt bestämd, att hemta ledning af de uttryckliga föreskrifter eller skäliga förutsättningar, som föreligga med afseende på de båda senare punkterna, således att fråga sig, huru snart anträdande och huru skyndsamt fortsättande af transporten afsändaren med skäl kan fordra [1]). Transportens slutpunkt blir sålunda indirekt fastständ.

Såsom redan nämnts, är, i öfverensstämmelse med de för arbetsbeting gällande grundsatserna, fraktförarens ansvar för fullgörandet af transporten och vården icke obetingadt; det kan, utan att detta strider mot fraktaftalets väsen, underkastas större eller mindre inskränkningar och är enligt sakens natur aldrig absolut. För arbetsbetinget i motsats mot entreprise-aftalet är det enligt det ofvan framställda karakteristiskt, att det icke är resultatet helt abstrakt, som är obligationens innehåll, utan endast resultatet, för så vidt det kan uppnås med de medel, som i aftalets ögonblick voro att förutse såsom erforderliga och förnuftigtvis afsedda. Detta följer redan deraf, att arbetsbetinget är ett aftal om presterande af arbete; endast till så mycket arbete förpligtar aftalet, som bör förutses vara nödigt. Häraf framgår, hvad fraktförarens förpligtelse att fortskaffa godset till bestämmelseorten angår, att den endast innefattar skyldighet för honom att sätta i rörelse det mått af menskliga krafter och materiela medel, som under normala förhållanden är tillräckligt, men icke att åstadkomma resultatet äfven under de ogynnsammaste eventualiteter. Det är nämligen omöjligt att antaga, att fraktföraren skulle vara förbunden att använda alldeles osvikliga medel, då detta vore en ekonomisk orimlighet [2]);

[1]) Jfr beträffande skjuts dels de i hvarje fall gällande bestämmelserna om den tid, inom hvilken ett visst antal hästar skall ställas till resandes förfogande, dels föreskriften (Skjutsstadg. § 42) om den hastighet, hvarmed hvarje mil bör tillryggaläggas, och om rast på vägen.

[2]) En så långt gående skyldighet skulle nämligen som eqvivalent kräfva en mycket hög fraktlön.

och det låter sig ej heller i allmänhet göra att pålägga honom risken för misslyckandet, i fall han använder endast ordinära medel, ty härigenom skulle han framstå såsom försäkringsgifvare [1]), en ställning, som icke synnerligen väl öfverensstämmer med ett arbetsaftals natur och ekonomiskt är motiverad endast i fråga om sådana fraktförare, hvilkas rörelse har den omfattning, att tillfälligheterna utjemnas. Det är derför nödvändigt att anse fraktföraren vinna befrielse genom oförutsedda hinder [2]). Hvad, som dit är att hänföra, kan bestämmas på olika sätt. Det principielt riktigaste torde vara att såsom oförutsedda och följaktligen befriande räkna sådana omständigheter, hvilkas hindrande inflytelse antingen alls icke kunnat förebyggas eller ock endast genom medel, som icke stå i rimligt ekonomiskt förhållande till det åsyftade resultatets värde och till sannolikheten, att ifrågavarande omständighet inträffar, samt derför icke heller till den lön, som afsändaren är sinnad att betala. Naturligtvis är det möjligt, att en person kan åtaga sig transport med ansvarighet äfven utöfver denna gräns, hvilken för öfrigt enligt sakens natur har en viss tänjbarhet; men i sådant fall har aftalet antingen förlorat karakteren af ett egentligt arbetsbeting och öfvergått till att vara en entreprise, ett aftal om presterande af resultatet och ingenting annat än resultatet, eller ock är fraktföraren tillika försäkrare, hvarvid hans förpligtelse i den senare egenskapen är fristående och skild från hans skyldighet i den förra, vare sig att han väljer att trygga sig genom återförsäkring, när sådan är möjlig, eller föredrager att sjelf bära risken.

Inom den angifna gränsen åter kan ansvarigheten in-

---

1) I "Mot. z. Entw. eines Handelsgesetzbuchs für Württemberg 1839", cit. G. Z. 3: 371, säges, att frakten har den dubbla egenskapen af arbetslön och försäkringspremie.

2) Jfr Kontrakt mellan Generalpoststyrelsen och Direkt. f. Nässjö-Oskarshamns Jernvägsaktiebol.: om genom vattuflöde, yrväder eller annat ofrivilligt hinder i trafiken postbefordring å jernvägen för någon tid omöjliggöres, behöfver ej bolaget på annat sätt befordra posten. Öfverensst. tyska Vollzugsbestimm. z. Eisenbahn-postges. v. $^{20}/_{12}$ 1875, gifna $^{9}/_{2}$ 1876: VIII: 6.

skränkas genom uttryckligt förbehåll eller förekommande omständigheter, utan att derför aftalet upphör att vara ett fraktaftal. Parterna kunna bestämma, att det eller det förhållandet skall betraktas i likhet med de nyss omtalade praktiskt oundvikliga hindren, så att dess frånvaro är en förutsättning för fraktförarens pligt att prestera resultatet, dess närvaro en befrielsegrund. Aftalet går icke dess mindre ut på den erforderliga myckenheten arbete, nämligen den, som under de förutsatta förhållandena är nödig för transportens verkställande. Och en sådan bestämmelse behöfver, såsom antydts, icke ske uttryckligen utan kan lika väl grundas genom facta concludentia och indirekt. Vigtigast i detta afseende är, att alla de betingelser för ett gynnsamt förlopp af transporten, som det tillkommer afsändaren att förverkliga, äro lika många förutsättningar för och inskränkningar i fraktförarens ansvarighet, då denne icke kan anses hafva åtagit sig mera arbete, än som är erforderligt, när afsändaren till fullo utför hvad som åligger honom. Såsom exempel i denna riktning kan anföras, att afsändaren lemnar ett materielt transportmedel eller medsänder en medhjelpare. Då befrias fraktföraren från ansvar för alla händelser, som af det förras bristfällighet eller genom den senares föranledande orsakats. Detta dock endast i den mån transportmedlet eller medhjelparen icke äro att betrakta i analogi med de faktiska omständigheter i allmänhet, som tjena som utgångspunkt för aftalet, så att fraktföraren just åtagit sig att vidtaga de åtgärder, som med detta transportmedel eller med denna medhjelpare äro nödiga för att utföra transporten. Af betydelse härför är, icke blott när afsändaren lemnar ett transportmedel eller en medhjelpare, utan äfven då han föreskrifver det ena eller den andra, om fraktföraren bör känna det lemnades eller föreskrifnas beskaffenhet, eller icke, och i förra fallet, om han kan anses hafva genom uttryckligt eller icke-uttryckligt förbehåll uteslutit den från aftalets grundvalar.

En brist i utförandet af transporten kan förekomma

dels så, att saken fortskaffas endast en del af vägen till bestämmelseorten eller icke alls, dels äfven på det sätt, att den ej i rätt tid dit framföres. Då, såsom ofvan nämnts, fraktföraren måste iakttaga icke blott den behöriga tidpunkten för transportens fulländande, utan äfven för dess begynnande och fortsättande, kan det så mycket lättare inträffa, att ett dröjsmål eller ett afbrott gäller icke blott såsom innebärande ett försenande, utan såsom underlåtenhet att öfverhufvud eller till mera än en viss del utföra transporten. Detta är enligt allmänna grundsatser händelsen, när dröjsmålet eller afbrottet är af väsentlig art, så att afsändaren blir berättigad att träda ifrån aftalet.

Sjölagen innehåller speciela föreskrifter i ämnet. Så stadgas det i § 93, p. 2, att, när viss afgångstid är betingad, hvilket måste fattas så, att en bestämd tid skall hafva uttryckligen faststälts, har befraktaren, om befälhafvaren utan giltiga skäl dröjer derutöfver, rätt att häfva fraktslutet [1]).

Vidare heter det i §§ 118 och 119 [2]), att, om, medan fartyget ligger i hamn, vare sig befraktningshamnen eller annan, resan hindras genom utbrott af krig med åtföljande ofrihet för fartyg eller gods, genom blokad, genom in- eller utförselförbud eller genom fartygets tagande i kronans tjenst, hinder, som dock tydligen endast verka fördröjande, låt vara för en obestämd tid, hvardera kontrahenten eger rätt att bryta, och § 120 ger den ene samma befogenhet, då uppehåll vållas genom offentlig myndighets bud i allmänhet och den andre bär skulden derför, hvarvid det synes vara förutsatt, att intet annat sådant bud än af de i § 118 nämnda slag kan oförskyldt förekomma. För så vidt nu de i dessa tre paragrafer omförmälda hinder alltid kunna anses hafva ett längre dröjsmål till följd, öfverensstämmer lagens reglering af dessa förhållanden med det principielt riktiga; då deremot § 121, hvarmed emellertid

[1]) Afvikande norsk sjölag § 57; danskt Udkast 1882 § 182, jfr Mot. 147; jfr DHGB art. 591.

[2]) Liknande regler i de flesta sjölagar, t. ex. DHGB artt. 630—632.

§ 114 bör jemföras, om öfriga hinder och uppehåll endast säger, att, när de inträffat utan befraktarens förvållande, frakten ej får ökas, och således ej ens såsom möjlig förutsätter någon rätt för befraktaren att, om dröjsmålet är väsentligt, bryta aftalet [1]), så kan detta eller har det åtminstone förr kunnat förklaras ur sjöfartsförhållandenas oberäknelighet, och sammanhänger det med åtskilliga andra sjörättsliga bestämmelser, som, i anslutning till det i äldre tider regelmässiga gemensamhetsförhållandet, ålägga befraktaren en större del af risken, än allmänna rättsgrundsatser föranleda. Det bör således ej utgöra något hinder för att i icke sjörättsliga förhållanden anse den ofvan framstälda regeln gälla [2]).

Äfven post- och jernvägsbestämmelserna förete emellertid i detta afseende egendomligheter. Enligt bådadera gäller, att något ansvar för försenande icke kan göras gällande, annat än eventuelt mot den tjensteman, som dertill varit vållande, och i konseqvens härmed har afsändaren icke heller någon rätt att bryta aftalet på grund af uppehåll; man har till och med i Trafikregl. § 36 funnit nödigt stadga, att, då afsändning fördröjes utan afsändarens förvållande till följd af bristande transportmedel eller eljes, afsändaren icke derför behöfver vidkännas någon förökad utgift, utan att godset får qvarligga kostnadsfritt, en regel, som lifligt erinrar om Sjöl. § 121. Alldeles oafsedt dröjsmålet, hvilket endast kan gifva den faktiska anledningen och den faktiska möjligheten dertill, kan nu en jernvägs- eller postförsändelse af afsändaren återtagas enl. Trafikregl. § 35 och Poststadgan §§ 53—55, ehuru visserligen i några fall frakten ändock skall utgå. Och ett verkligt brytande med dröjsmål i befordringen till rättsgrund kan anses förekomma i fråga om passagerare-gods och åkdon, som åtföljer passagerare. Den i Regl.

[1]) Afvikande DHGB art. 639; jfr danskt Udkast 1882 § 223 och Mot. 176 f., äfven § 212.

[2]) Enl. engelsk-amerikansk rätt antager fraktaftalet, när viss tid betingats, i detta afseende karakteren af en entreprise, så att intet tillfälligt hinder eller omöjlighet verkar befrielse, Angell § 177.

§ 14 om passagerarebefordring gifna regeln [1], att (p. 1) visserligen ingen rätt till ersättning och följdriktigt ej heller någon rätt att bryta aftalet tillkommer passagerare på grund af "uppehåll, som förorsakas genom bantågens fördröjda ankomst eller afgång", alltså ett mindre väsentligt uppehåll, men (p. 2) å andra sidan, i händelse att "ett bantåg, till hvilket passagerare redan köpt biljett, helt och hållet inställes eller . . . dess framkomst till bestämmelseorten genom inträffadt afbrott under resan förhindras", passageraren har rätt att bryta och återfå erlagd afgift eller i fall af afbrott, om han så vill, i stället befordras tillbaka till afgångsstationen, måste nämligen vara tillämplig äfven på sådana saker, som omtalats. Beträffande vissa föremål, hvilkas punktliga befordran kan anses synnerligen maktpåliggande, är alltså äfven i jernvägstrafiken den grundsatsen erkänd, att ett väsentligt försenande ger rätt att bryta aftalet [2].

Då befraktaren eger rätt att häfva fraktslutet enligt de citt. Sjöl. §§ 93 och 120, har han derjemte, om befraktaren är vållande till uppehållet, anspråk på skadestånd af denne. I andra fall deremot synes grunden för § 121 föranleda, att man icke kan tillerkänna honom någon sådan rätt på grund af den andres kontraktsvidriga dröjsmål, hur väl den än skulle öfverensstämma med allmänt erkända grundsatser. Korrektivet häremot är att finna i den allmänna föreskriften i § 49 [3], att befälhafvare är "skyldig att ersätta den skada, som uppkommer genom hans försummelse af — — godsegares rätt och bästa", och att redaren med fartyg och frakt ansvarar "för den skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försum-

[1]) Liknande norskt Driftsregl. 39. danskt Befordringsregl. §§ 18. 28; om det tyska Betriebsregl. se Schott l. c. 529. Jfr dansk Postanordn. VI § 3 VI b); Schott l. c. 579.

[2]) Jfr, att enl. Skjutsstadg. § 43 en resande, som hindras att resan fortsätta "till följd deraf, att honom lemnats oduglig häst", eger rätt till godtgörelse af all kostnad och skada.

[3]) Öfverensst. DHGB art. 452, 3) m fl. Specielt om försenande danskt Udkast 1882 § 59; C. com. 295; Belgien II (sjölag 21/8 1879): 83 (cit. eft. Borchardt: Handelsges. des Erdballs).

melse i tjensten annan tillskyndas kan". Och dessutom kan man naturligtvis trygga sig genom att för händelse af försenad framkomst aftala vite, särskildt i form af afdrag från frakten.

Värre ställdt är det med afseende på de två utom sjörättens område obestridligen praktiskt vigtigaste grupperna af fraktaftal. Det svenska Trafikreglementet känner, såsom redan nämnts, intet ansvar för försenad framkomst [1]), så framt man ej dit vill räkna föreskriften i § 39 a) 6:o och d) 7:o om den tid (bagage: 8 dagar; ilgods: 14 dagar; fraktgods 4 veckor), efter hvars förlopp gods anses förloradt och såsom sådant ersättes. Icke heller finnes det någon möjlighet att genom särskildt aftal, såsom genom erläggande af en försäkringsafgift, trygga sig mot de förluster, som af godsets försenande kunna förorsakas; och lika litet står jernvägen i något ansvar för sina tjenstemäns fel och försummelser i detta afseende, hvadan det är endast och allenast till desse, som en trafikant kan hålla sig [2]). Äfven om posttrafikanters ställning gäller detsamma, att de för skada liden genom försändelses försenade framkomst endast hafva talan enl. Poststadga § 82 mot den posttjensteman, som felaktigt förfarit. Det behöfver ej påpekas, hur dålig trafikanternas ställning i förevarande afseende härigenom blir.

[1]) Norskt Driftsregl. 93 medger endast i händelse af "en uventet længere Standsning i Jernbanetransporten" rätt att häfva aftalet och återfå "den hele eller den formeget erlagte Fragt". Danskt Befordringsregl. deremot medger ersättning för försenande af icke blott resgods (§ 34), utan äfven vanligt gods (§ 66) samt dessutom rätt att bryta (§ 52 m. 1); banan är bevisskyldig (§ 66); maximalsatser gälla, men kunna höjas genom försäkring (§§ 34, 67); se dessutom §§ 29, 31, 51. Jfr tyskt Betriebsregl. § 69: 1. Angående postverkets ersättningspligt se norsk Lov om Postvæs. § 31; dansk Postanordn. III § 15 II g). VI § 8 I; tysk Postges. § 6 (Schott 545 f., v. d. Osten 38), som alla principielt utesluta densamma.

[2]) Som exempel må följande af Intendenten i Första Trafikdistriktet fullt korrekt afgjorda fall meddelas. En kolly ilgods hade blifvit liggande på stationen, emedan till följd af notisbudets försumlighet adressaten icke med notis anträffats. Anspråket på ersättning af jernvägen ogillades, men deremot förpligtades notisbudet att betala den debiterade magasinshyran, hvilken i stället för att uttagas af adressaten skulle afdragas på notisbudets innestående aflöning. Beslut 17/2 1885 (Ers.-yrk. Saloman).

Om också de nämnda kategorierna af fraktförare äro genom positiva stadganden helt och hållet eller delvis befriade från ansvarighet för transportens verkställande med tillbörlig skyndsamhet, så är detta ingen grund att bestrida tillvaron hvad öfriga fraktförare angår af den ansvarighet derför, som af allmänna rättsgrundsatser postuleras. Fast mera gälla här liksom i fråga om rätten att häfva aftalet de vanliga reglerna för kontraktsförhållanden i allmänhet. Den, som genom underlåtenhet att utföra hvad han åtagit sig ådrager sin medkontrahent förlust, skall här som eljes ersätta den[1]).

Äfven då dröjsmålet med att börja transporten eller afbrottet i dess fortsättande innebär en total eller partiel icke-uppfyllelse af transportpligten öfverhufvud, blir fraktföraren under de vanliga förutsättningarna skadeståndspligtig. Och på samma sätt, då det eljes förekommer, att transporten blir icke alls eller endast delvis utförd. Så, då fraktföraren utan giltiga skäl bryter aftalet och förklarar sig ej ämna vidare utföra transporten; så äfven, då genom en tilldragelse, för hvilken fraktföraren ansvarar, det blir omöjligt, icke blott inom den aftalade eller eljes bestämda tiden, utan helt och hållet, att bringa den öfverenskomna transporten till fullbordan[2]). Detta är särskildt lätt tänkbart, när ett visst transportmedel är på ett imperativt sätt föreskrifvet. Enligt sjörätten gäller detta, såsom ofta sagts, som regel, och konseqvent skulle derför, då ett fartyg under resa lidit skeppsbrott, lastens aftalsenliga fortskaffande till bestämmelseorten sålunda vara icke blott fördröjdt, utan rent af omöjliggjordt; enligt hvad vi sett, gör emellertid den svenska sjörätten för

[1]) Så DHGB 397; C. com. 97, 104; Italien 403 etc. Jfr angående ansvaret för en beställnings utförande i rätt tid Skråordn. $^{27}/_{6}$ 1720 Art. X: 24); Hallordn. $^{17}/_{4}$ 1722: 7); $^{21}/_{5}$ 1739 Art. 4: 4) och $^{2}/_{4}$ 1770 Art. V § 11: "Hvilken, som til viss öfverenskommen tid beställdt arbete icke väl och försvarligen förfärdigar, och gitter ej laga hinder förete, böte Tio Daler samt ersätte skadan". Goldschmidt i G. Z. 3: 67 not. 16 påyrkar mindre strängt ansvar för försenande än för förlust. Häremot v. Hahn II 618.

[2]) Jfr Schott 313 f.

detta fall ett undantag från principen och tillåter fraktföraren att för transportens fullbordande använda ett annat fartyg[1]).

Hvad bevisskyldigheten i afseende på förutsättningarna för skadeståndspligten angår, så synes det oss otvifvelaktigt, att, då såsom i sjörätten vid försenande och konseqvent äfven vid annan brist i transportpligtens fullgörande skyldigheten att gifva skadeersättning grundar sig på ett vållande (Sjöl. §§ 49, 93), detta förhållande måste ådagaläggas af den, som yrkar ersättning[2]); likaså, om man vill räkna detta fall såsom hithörande, då en trafikant vänder sig mot en jernvägs- eller posttjensteman, som genom försummelse orsakat dröjsmålet eller hindret[3]). Mera tvifvelaktigt är åter förhållandet, då man kräfver ersättning af en vanlig fraktförare. Hvad först det materiella angår, så följer det af transportens egenskap att vara föremål för arbetsbeting, att, såsom redan ofvan nämnts, fraktförarens pligt att fullgöra transporten icke är ovilkorlig, utan att det oberoende af eller i kraft af aftalet gifves omständigheter, som för honom medföra befrielse. Hinder, som fraktföraren ej bort förutse och förekomma, och som åstadkommit, att transporten ej i tid kunnat påbörjas, fortsättas eller afslutas, upphäfva således fraktförarens ansvar t. ex. för försenande. Här är nu frågan, om afsändaren för att motivera sitt anspråk på ersättning måste bevisa, att dylika hinder ej förekommit, eller om det för honom är nog att åberopa aftalets innehåll och det tvärtom är fraktföraren, som skall ådagalägga, att det är omständigheter, för hvilka han ej svarar,

[1]) Härifrån är att skilja den pligt, som (Sjöl. § 114), när fraktaftalet icke vidare fullgöres, åligger befälhafvaren såsom lastegarens representant att, om denne ej har något annat ombud på platsen, för hans räkning "med annat fartyg låta fortskaffa lasten till sin bestämmelse". Jfr Wagner I 294 not. 15.

[2]) Af annan mening Lassen II 363; danskt Udkast 1882, Mot. 30.

[3]) Det bör anmärkas, att i följd af den noggrannhet, hvarmed i fall af reklamation af jernvägs- eller postförsändelse förhållandet undersökes, den bevisskyldighet, som sålunda åligger trafikant, ingalunda blir så svår, som man kunde föreställa sig.

som förorsakat uppehållet. Vi tveka icke att föredraga det senare alternativet[1]). Grunden för fraktförarens ersättningsskyldighet är här icke en viss positiv åtgärd af otillåten art eller ett underlåtande af en viss åtgärd, hvartill han var förbunden, utan den ligger deri, att han icke, såsom hans pligt var, iakttagit det förfaringssätt, som behöfts för att det aftalade resultatet skulle komma till stånd. När afsändaren åberopar aftalet, tillkommer det derför fraktföraren att ådagalägga, att han fullgjort sin skyldighet, således antingen, att resultatet inträdt, eller ock, att, om det också ej inträdt, han dock vidtagit de åtgärder, som under sådana förhållanden, hvarpå han enligt aftalet eller oberoende af detsamma bort vara beredd, skulle varit tillräckliga, eller, med andra ord, att det är i en omständighet, hvarför han ej har att svara, som orsaken till misslyckandet är att finna[2]). Med afseende åter på den frågan, hvilka omständigheter äro att räkna såsom fallande inom fraktförarens ansvarighetsområde, få de vanliga grundsatserna om bevisning af innehållet i ett aftal tillämpas.

Beloppet af den ersättning, som fraktföraren på grund af försummelse att uppfylla sin transportpligt kan blifva skyldig att utgifva, är i främsta rummet bestämdt af det intresse, som hans medkontrahent har af uppfyllelse. Då det emellertid här är fråga om ersättning för brist i fullgörandet af ett aftal, kan, såsom i framställningen af förvaringspligten närmare skall utvecklas, fraktföraren icke förpligtas att utgifva mera, än han bort vara beredd på. Deraf följer dels, att i allmänhet endast det rent objektiva intresset, hvilket t. ex. i händelse af försenande utgöres af skilnaden mellan transportobjektets värde på bestämmelseorten vid den aftalade och vid den verkliga framkomsttiden, blir att ersätta, dels att, när detta är större,

[1]) Enligt de ofvan citerade författningarna måste tillverkaren bevisa laga förfall. Rättsfall i samma riktning N. J. A. 1884 A 37.

[2]) Så Münter: Das Frachtfahrerrecht (Hannover 1798, 1801) I 202 f.; DHGB art. 396; fransk rätt, Lyon-Caën et Renault I 473; Italien 403.

än fraktföraren på grund af för honom bekanta omständigheter kunnat vänta, icke ens hela det objektiva intresset behöfver fyllas. Vill en afsändare trygga sig rätten till full ersättning vare sig för sitt individuela intresse eller för ett ovanligt högt objektivt sådant, bör han derför för fraktföraren angifva detsamma, hvilket lämpligen sker derigenom, att skadeståndet på förhand fixeras åtminstone till sitt maximum eller, som man plägar säga, intresset försäkras. En dylik fixering, hvilken ej behöfver vara absolut, utan kan vara satt i förhållande till lätt ådagalagda omständigheter (t. ex. det antal dagar, som försenandet omfattar), är en god sak äfven ur den synpunkten, att den befriar från den synnerligast efter svensk rättegångsordning tryckande bördan att åstadkomma en tillfyllestgörande bevisning om skadans storlek[1]), en börda, som i här förevarande fall ganska sällan torde stå i rimlig proportion till storleken af det skadestånd, som man vill vinna.

Fraktföraren är skyldig icke blott att transportera godset, utan äfven att vårda det under transporten. Denna senare skyldighets karakter kan på olika sätt uppfattas. Vi hafva ofvan anslutit oss till den meningen, att vården åligger fraktföraren såsom ett opus, d. v. s. att han är pligtig att vidtaga de bevarande åtgärder, som under de af kontrahenterna förnuftigtvis förutsatta omständigheterna äro tillräckliga för ändamålet, och således hvarken å ena sidan att under alla förhållanden garantera godsets integritet (entreprise) eller å den andra att för dess bevarande använda ett absolut eller i relation till något annat än behofvet bestämdt mått af krafter (tjenstelega). Fraktförarens skyldighet går således icke i första hand ut på användandet af en vanlig ordentlig mans omsorg eller af samma omsorg, som han sjelf plägar använda i sina egna angelägenheter, eller något dylikt, utan på sakens bevarande såsom resultat, dess aflemnande i oskadt skick.

[1]) Redan Nehrman l. c. 241 framhåller detta och tillråder att betinga vite vid "locatio operæ".

Men denna skyldighet är återigen icke oinskränkt eller obetingad, så att ingen uppfyllelse af densamma skulle vara möjlig utan resultatets uppnående.

Det är således i hufvudsak samma grundsatser, som gälla för den vård, som åligger en fraktförare, och den, som enligt H. B. kap. 12 en depositarie har att prestera, ehuru dermed icke är sagdt, att ansvarets omfattning, utan endast att dess art är densamma [1]). Att den, som fått sig gods anförtrodt för att derå nedlägga arbete, blir att betrakta som depositarie, synes redan af den numera upphäfda § 12 i kap. 12, som i omedelbart sammanhang med deposition afhandlade det fall, att något handtverkare "til gierning för viss lön i händer sättes" [2]), och hvad särskildt vårt ämne angår, kunna utom Schrevelins [3]) åberopas Lagkommitteen, som (H. B. 8: 6) i kapitlet om inlagsgods afhandlar det ansvar, som åligger "formän eller andra, för gods, som de till forslande emottaga", och Lagberedningen, hvilken, enligt hvad Motiverna till H. B. kap. 10 visa, endast af den grund öfverflyttat motsvarande bestämmelse till kapitlet om lega och hyra, att skyldigheten att vårda godset blott är en naturlig följd af den allmänneligen mot vedergällning åtagna förpligtelsen att forsla detsamma [4]).

För öfrigt äro de skäl, som vid depositum föranleda antagandet af en förpligtelse till vården såsom resultat betraktad, på alldeles samma sätt för handen vid fraktaftal. Den karakteristiska skilnaden mellan de båda alter-

[1]) Att de, som åtaga sig transport, enligt gammal och allmän uppfattning hafva ett långt vidsträcktare ansvar än vanliga depositarier (Hecksher: Om Kreditsalget 138), är derför icke uteslutet.

[2]) Jfr Schrevelius II 557.

[3]) II 579 (under depositum innefattas, då något blifvit lemnadt i förvar åt skeppare eller formän) och 580 ("en särdeles vigtig art af ... depositum är recommendation af förseglade bref"). I öfverensstämmelse härmed står, att i Backmans Lagsamling författn. om ansvar för rekommenderade bref äro införda under H. B. 12. Olivecrona: II, 464, 471 f. förklarar fraktaftalet för en blandning af depositum och mandatum.

[4]) Se det i S. J. A. 16: 302 ff. intagna rättsfall, hvari alla 3 instanserna och N. Revisionen i fråga om ett fraktaftal åberopade H. B 12. Jfr äfven Straffl. 20: 50 ... "om skeppare, forman eller deras folk tillgripa hvad dem *förtrodt* är att föra eller förvara".

nativen arbetsbeting och tjenstelega är ju, som ofta nämnts, den, att med det förra vårdaren har att mera sjelfständigt bedöma, på hvilket sätt och med hvilka medel saken skall bevaras, och är ansvarig för ändamålsenligheten i det konkreta fallet af de åtgärder han vidtager, under det att han i det senare alternativet endast bör använda det mått af arbete och omsorg, som direkt eller genom hänvisning till ett eller annat förhållande aftalats; — man skulle derför kunna säga, att han i förra fallet svarar för culpa in concreto, i det senare för culpa in abstracto, om dessa uttryck icke redan plägade användas för att beteckna en annan motsats, nämligen mellan bristande i vårdarens egen vanliga omsorg och bristande i en ordentlig mans omvårdnad, således tvänne genom hänvisning till olika förhållanden bestämda mått af omsorg, under det att de här skulle betyda bristande i den i det förevarande fallet nödiga och bristande i den efter någon annan grund utmätta omsorgen. Det får emellertid icke förbises, att äfven de gängse uttrycken: samma omsorg, som en ordentlig man, och samma omsorg, som den förpligtade egnar sina egna angelägenheter, kunna förstås såsom afseende olika begränsningar af den i det konkreta fallet behöfliga omsorgen, hvarför förekomsten af dessa eller motsvarande ordasätt i lagen ingalunda hindrar antagandet af en förpligtelse, låt vara ej ovilkorlig, att prestera resultatet. Tvärtom ligger det närmast till hands att i de fall, då någon är pligtig till *omsorg*, anse honom förbunden att prestera resultatet, för så vidt detta genom den grad af omsorg, som åligger honom, låter sig uppnås. Och hvad den särskilda frågan angår, som här sysselsätter oss, så tro vi, att, när saken öfverlemnats åt vårdaren på det sätt, att åtminstone i väsentliga afseenden han ensam och icke hans medkontrahent har faktisk möjlighet att inverka på saken [1]), såsom förhållandet är såväl vid depositum som vid fraktaftal, och då derjemte vårdaren, såsom äfvenledes vid båda är

[1]) Jfr Sainctelette 92, 130 ff. m. fl. st.

fallet, principielt saknar befogenhet att i eget intresse företaga något med saken, hans förpligtelse naturligast uppfattas såsom gående ut på sakens återställande i, för så vidt möjligt, samma skick och således innefattande förbindelse att, om ock med inskränkningar och förbehåll, vidtaga alla de åtgärder, som härför erfordras. Då deremot vårdaren vare sig icke är i den uteslutande faktiska besittning, som sagts, eller ock har rätt att för egen del begagna saken, ligger det närmare att uppfatta hans skyldighet såsom omfattande endast ett absolut eller relativt bestämdt mått af verksamhet utan någon som helst garanti för resultatet, der ej undantagsvis risken blifvit, utan allt sammanhang med pligten till vård, öfverflyttad på sakens innehafvare.

Att det är resultatet, som utgör innehållet i en depositaries skyldighet att vårda, torde vara den allmänna tolkningen af H. B. kap. 12[1]), om ock i följd af de vanliga uttryckens ofvan antydda tvetydighet det icke alltid med full klarhet framträder. Vi anföra Lagkommitteens Motiver till H. B. kap. 8, der det heter, att "den, som emottager annans gods till förvarande, ikläder sig förbindelsen att återställa detsamma så oskadadt, som det under hans vård stått att bibehålla", och tillika öfverensstämmelsen mellan förslaget och gällande lag framhålles, samt Winroth, hvilken[2]) upptager inlagsaftal såsom en art af arbetslega, för hvilken han finner det vara karakteristiskt, att det "särskilda objekt, hvaråt tjenstepræstationerna egnas, betraktas, försatt i ett visst tillstånd, såsom det egentliga föremålet för den berättigades fordran".

Är det således enligt grundsatserna för arbetsbeting, som en depositaries förbindelse är att bedöma, så framgår äfven, att detsamma är händelsen med en fraktförares pligt

[1]) Jfr K. Kung. $^{19}/_{12}$ 1835 § 16: Ullkontoret i Norrköping "ansvarar icke för den förlust, som kan uppkomma genom intorkning eller afdamning eller genom någon olyckshändelse, som det ej berodt af Contoret att afböja eller förekomma". Dessa negativa uttryck hänvisa på en ansvarighet för resultatet, ehuru endast en betingad.

[2]) Om Tjenstehjonsförhållandet I anm. 2.

att vårda transportobjektet. Samma förhållande, att i väsentliga afseenden fraktföraren ensam har den faktiska möjligheten att inverka på transportobjektet, och att inverkan derpå i hans eget intresse är principielt utesluten, föranleder samma antagande. Och lika visst, som i ett inlagsaftal regelmässigt ingår pligt för depositarien att på saken nedlägga det för dess bevarande nödiga arbetet, lika säkert är det äfven, att en dylik skyldighet normalt åligger den, som för forslande mottager gods. Om det är berättigadt att i begreppet depositum inlägga, att det medför en så att säga aktiv förvaringspligt, är det det derför äfven att bestämma fraktaftalet såsom ett aftal om transport *och vård*. I hvad mån ersättningsansvaret för vården, liksom för transporten, kan bortfalla, utan att aftalet förlorar sin karakter af fraktaftal, blir att nedan undersöka.

Angående fraktförarens rätt att för fullgörandet af den nu omhandlade skyldigheten välja utvägar, medhjelpare och sakliga medel gälla samma grundsatser, som ofvan i fråga om transportens utförande framstälts[1]). Att oaktadt denna principiela öfverensstämmelse faktiska divergenser kunna uppstå derigenom, att i ett och samma fall förhållandena i båda afseendena äro olika, behöfver ej särskildt påpekas.

Icke heller de tidpunkter, då de båda särskilda förpligtelserna träda i och ur verksamhet, sammanfalla nödvändigt. Tvärtom är fraktföraren skyldig att vårda redan från sakens emottagande, äfven om transporten ej är af-

[1]) Anmärkas bör dock, att det härvidlag oftare förekommer, att afsändaren lemnar arbete eller materiela hjelpmedel för utförandet. Jfr Trafikregl. § 23; Taxa f. transp. å statens jernvägar § 5: 2, h), 3, m); Allm. Samtrafikstaxan I B, 2, i), 3, n), II A, k). — Vid sjötransporter förekommer numera endast undantagsvis en särskild af befraktaren medsänd vårdare (supercargo); vanligen är redarens organ, befälhafvaren, tillika ombud för lastegaren och i följd deraf omedelbart och oberoende af fraktaftalets innehåll emot honom förpligtad. Så Wagner I 289 f., 293 f.; annorlunda Lyon-Caën et Renault II 123. Redaren ansvarar emellertid enl. Sjöl. § 49 för befälhafvarens fel och försummelser äfven i denna egenskap. — Att lastegaren medföljer, befriar icke utan vidare fraktföraren från hans pligt att vårda godset. Se Angell § 334.

sedd att genast taga sin början; dock på grund af fraktaftalet, endast om han mottagit saken såsom fraktförare, d. v. s. i och för forslande, och icke allenast för förvarande tills vidare utan omedelbart sammanhang med en förestående transport[1]; och vidare måste han äfven vårda godset ända till dess aflemnande, skulle också detta dröja något utöfver sjelfva transportens afslutande, för så vidt nämligen det är i egenskap af fraktförare, som han fortfarande innehar saken; således icke, när dennas qvarvarande hos honom genom sin långvarighet eller annorledes karakteriserar sig såsom stående utom fraktförhållandet. Hvad som här är att förstå under emottagande och aflemnande, är i allmänhet att bedöma enligt grunderna för sjelfva förpligtelsen att vårda, så att den tidpunkt, då möjligheten att fysiskt inverka på saken öfvergår från afsändaren på fraktföraren, är afgörande. För vissa fall finnas emellertid positiva bestämmelser. Så stadgar, hvad först emottagandet angår, Sjöl. § 81[2], att i brist af annan öfverenskommelse vården och ansvaret öfvergå på befälhafvaren, när godset vid fartygets sida öfverlemnas till honom eller styrmannen[3], och Trafikreglementet ger i § 39 ganska detaljerade bestämmelser för olika slag af befordringsobjekt[4]; vi anföra, att ansvarigheten för resgods vidtager, när persedeln vederbörligen inlemnats, *och* passageraren derå erhållit kontramärke eller annat bevis, för djur, då de "äro införda och med bindslen fästade på vagnarna", för åkdon och vanligt gods åter, då åkdonet eller godset (jemte fraktsedel) blifvit af jernvägsbetjeningen vederbörligen emottaget. Äfven ansvarighetens slutpunkt är i samma författningar särskildt bestämd, af Sjölagen l. c. till godsets aflemnande till lastemottagaren vid fartygets

1) Denna åtskilnad göres redan af Harprecht: Das Recht der Fuhr-Leuthe (Celle 1703) § 17.

2) Jfr § 124 om passageraregods.

3) Öfverensst. finsk sjölag § 82; norsk § 52; danskt Udkast 1882 § 171; DHGB art. 562.

4) Jfr norskt Driftsregl. 89 a)—c); danskt Befordringsregl. § 62, jfrd med §§ 32, 43; tyskt Betriebsregl. § 64, jfrd med § 49, jfr äfven DHGB artt. 395, 423.

sida[1], af Trafikreglementet l. c. på dubbelt sätt[2]: å ena sidan till godsets återlemnande å bestämmelsestationen (resgods), öfverlemnande "till vederbörlig ägare eller emottagare" (åkdon), öfverlemnande af djur, ännu qvarstående på vagnarna, "till vederbörande emottagare eller ledsagare", ställande på bestämmelsestationen "till emottagarens förfogande" (vanligt gods)[3], men å andra sidan subsidiärt[4] till utgången af viss kort tid efter ankomsten, nämligen samma tid, som föremålen få afgiftsfritt qvarstå[5], hvilket sista uppenbarligen står i bästa öfverensstämmelse med den ofvan framstälda allmänna regeln. Att i det fall, då hinder möter för godsets aflemnande, fraktförarens ansvar, såsom naturligt är, icke kan utöfver en viss gräns utsträckas, är i Trafikregl. § 37 uttryckligen sagdt, och förutsättes vid de rum i Sjölagen (§§ 98, 115)[6], som tala om befälhafvarens pligt och rätt att upplägga godset.

Den vård, som under den så begränsade tiden åligger fraktföraren, utgör, såsom redan nämnts, föremål för ett arbetsbeting, och hans ansvar för sakens bevarande i oskadt skick är följaktligen icke obetingadt eller oinskränkt. De betingelser och inskränkningar, som vid fraktförarens förpligtelse häfta, kunna vara större eller mindre, alltefter-som ett konkret rättsförhållande endast är underkastadt de allmänna i detta hänseende gällande reglerna eller äfven några specialbestämmelser, vare sig konventionela eller legala.

1) Öfverensst. finsk sjölag § 112; danskt Udkast 1882 § 197; DHGB art. 594; jfr norsk sjölag § 62.

2) Öfverensst. norskt Driftsregl. 44, 55, 75, 89; danskt Befordringsregl. §§ 32 b), 61; jfr tyskt Betriebsregl. § 64.

3) Ex.: en korg sill, som efter utqvittering qvarlemnats å öppen vagn och så förkommit, ersattes ej. Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{25}/_{4}$ 1884 (Forsberg).

4) Ex.: en säck med skogsfrö, som ankom $^{23}/_{3}$ och följande dag aviserades, afhemtades först $^{2}/_{4}$ och befanns då sönderäten af råttor. Ingen ersättning. Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{15}/_{7}$ 1884 (Broström).

5) Trafikregl. l. c., K. Br. $^{17}/_{4}$ 1863, Trafikstyr. Cirkulär n:o 11 ($^{26}/_{5}$ 1863) 1:o e). Ex.: ost, som natten efter framkomsten uppåts af en hund, ersattes. Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{26}/_{5}$ 1885 (Schmidt).

6) Öfverensst. danskt Udkast §§ 198, 199, 201, 228; DHGB artt. 602, 605, 648.

Med afseende på de förstnämndas innebörd kan man först och främst här liksom i fråga om transportpligten säga, att fraktförarens ansvar icke omfattar skada, föranledd af sådana orsaker, som endast genom åtgärder, som icke rimligen i aftalet afsetts, eller ock alls icke kunnat förebyggas [1]; att han sålunda kan till sin befrielse åberopa sig på sådana omständigheter, hvilkas uteblifvande förutsatts vid aftalets afslutande [2], hvilka han ej varit skyldig att förutse och taga i betraktande, och hvilka för sitt afvärjande fordrat ansträngningar, som stå utom förnuftigt förhållande å ena sidan till transportobjektets värde och olyckans sannolikhet, å den andra till den betingade fraktlönen [3]). Att utsträckningen af denna kategori vexlar med sådana förändringar såväl i kännedom om naturkrafterna och i teknisk skicklighet som i andra förhållanden (t. ex. ökad säkerhet mot brott), hvilka inverka på det föreställningssätt, som på hvarje tid och ort är det allmänna och derför i brist af deremot stridande förord är bestämmande för fraktaftalet, ligger i öppen dag. Här lika litet som eljes går det an att med anspråk på allmängiltighet uppställa i detalj gående regler. Fastmera måste man nöja sig med satser, som angifva den synpunkt, från hvilka de i hvarje fall förevarande omständigheterna böra pröfvas. Såsom belysande för principens användning må emellertid ett par fall speciellt afhandlas.

Vi lemna å sido de vanliga skolexemplen, att blixten slår ned i en fraktad varupacke, och att transportobjektet röfvas af en beväpnad ryttaretrupp, och fråga oss, hvad som gäller, om transportobjektet stjäles eller skadas genom regn.

---

[1]) Schott 328; v. Hahn 599; Lewis I 308 f.; Anschütz under art. 395; Eger I 192 ff.; Thöl III 39 ff.; jfr DHGB art. 395 C. com. 103; Italien 400; Spanien 361; Portugal 178; S. O. R. 457 och för engelsk rätt Angell §§ 67, 148 ff., Smith 277.

[2]) Fraktlönen betalar endast de tjenster, som afsändaren anser behöfliga.

[3]) Jfr Calonius: Opera omnia III 221 f.: ingen svarar för vådliga händelser, de der hvarken kunnat förutses eller afvärjas, utan särskild förbindelse eller om han betingat sig särskild betalning för att stånda sådant äfventyr. C. tänker tydligen på H. B. 18: 6.

För stöld ansvarar fraktföraren endast, då den föröfvats på ett sådant sätt, att den kunnat af honom genom rimliga försigtighetsmått förebyggas; är det således fråga om ett värdeföremål, blir fraktföraren, om han kände dess beskaffenhet och följaktligen kan anses hafva åtagit sig att egna det lämplig vård, ansvarig, i fall han uraktlåtit att förvara och bevaka det med den noggrannhet, som af dess värde och öfriga beskaffenhet, särskildt flyttbarhet, påkalllades; är det åter fråga om andra saker, t. ex. om en qvantitet jernmalm, minskas fraktförarens ansvarighet dels med anledning af transportobjektets mindre värde, dels äfven tilläfventyrs med anledning af det aftalade eller öfliga fortskaffningssättet, såsom om transporten lofligen skett på öppen vagn. — På liknande sätt måste man äfven vid bedömandet af ansvarigheten för skada, förorsakad genom regn taga hänsyn till de i hvarje särskildt fall förevarande omständigheterna. Är transportobjektet uppenbart af beskaffenhet att kunna lätteligen skadas genom regn, eller är denna dess beskaffenhet utmärkt för fraktföraren genom påskriften "aktas för väta" eller annorledes, så är fraktföraren pligtig att sörja för dess skyddande mot regn genom en betäckning, lämpad efter föreliggande förhållanden. I sådana fall åter, der besväret och kostnaden med att trygga transportobjektet mot regn icke motsvaras af skadans sannolikhet och storlek (härvid äro bl. a. årstiden och vägens längd af betydelse), något, som ofta fått ett uttryck i en sedvänja med afseende på sättet för transportens verkställande, och ännu mera i den händelse, att fraktföraren icke känner eller bör känna godsets egenskap att ej tåla väta, kan fraktföraren åberopa inträffadt regn såsom befrielsegrund. Den, som forslar t. ex. torkad ekbark, är i regel skyldig att bevara den för regnets skadliga inverkan, den, som fraktar plank eller bräder, deremot icke.

Redan vid framställningen af dessa exempel hafva vi haft anledning att påpeka, hurusom fraktförarens kännedom om transportobjektets beskaffenhet utöfvar inflytande på

omfattningen af hans förvaringspligt. Detta, som öfverensstämmer med den i H. B. 12: 3 uttalade regeln, är också en enkel slutföljd ur allmänna grundsatser. Fraktföraren kan nämligen icke anses hafva åtagit sig den vård, som af en för honom obekant egenskap hos den transporterade saken göres nödvändig; han är icke skyldig att vidtaga andra mått och steg, än som svara emot den beskaffenhet hos godset, som han har anledning att antaga. Är en sak af ovanligt högt värde [1]), eller är den ovanligt bräcklig eller eljes ömtålig, måste han således derom få kännedom, om han skall blifva ansvarig för skada eller förlust, som i följd af dessa egenskaper inträffat. Det är derför med afseende på dyrbarheter icke tillräckligt att inskränka hans ansvar i fråga om beloppet af den ersättning, som blir att utbetala, så att han skall gälda allenast förlust af eller minskning i det värde, som han borde vara beredd på, att transportobjektet egde; hans ersättningspligt bör helt och hållet bortfalla, om han vidtagit de försigtighetsmått, som skulle varit på sin plats, i fall godset haft allenast det af honom med fog förutsatta värdet [2]).

I nära sammanhang med denna inskränkning af fraktförarens ansvarighet till det mått, som motsvarar godsets af honom kända eller skäligen beräknade beskaffenhet, står en annan, hvilken stundom måhända riktigast uppfattas såsom deri innefattad, men dock kräfver ett särskildt omnämnande.

Likasom det nämligen åligger afsändaren att, der så behöfves, underrätta fraktföraren om godsets beskaffenhet, och likasom den senare vid uteblifvandet af sådan underrättelse endast kan anses hafva åtagit sig den vård, som kräfts af ett föremål, sådant som transportobjektet synes vara, på samma sätt eger äfven fraktföraren befogenhet att utgå från det antagandet, att afsändaren med afseende

[1]) Jfr, att enl. de hos Arnell: Stadslagen 69 anförda Cancelli-Coll. Förordn. $^{14}/_{10}$ 1692 och Resoll. $^{22}/_{6}$ o. $^{11}/_{9}$ 1717 penningar och dyrbarheter fingo inläggas i postpaket, endast om "egaren" åtog sig risken.

[2]) Öfverensst. DHGB art. 395, p. 2; jfr Italien 406.

på de honom enligt sakens natur, positiv föreskrift eller särskild öfverenskommelse åliggande åtgärder iakttagit all vederbörlig omsorg. Fraktförarens åtagande kan derför icke anses omfatta skydd mot de skador, som uppkomma i följd af packningens bristfällighet eller deraf, att transportobjektet eljes icke af afsändaren aflemnats i ett för den tilltänkta transporten lämpligt skick. Men detta eger naturligtvis giltighet, endast då fraktföraren icke känt eller bort känna förhållandet; i annat fall kan han vägra att mottaga godset, och om han ändock mottager det, fordras det ett i en eller annan form af afsändaren godkändt förbehåll från fraktförarens sida, för att han icke skall anses hafva iklädt sig ansvarigheten för godset äfven under de förevarande mindre gynnsamma omständigheterna.

Af det föregående torde det vara tydligt, men må dock här uttryckligen betonas, att de framstälda inskränkningarna i fraktförarens ansvarighet icke få isoleras från hvarandra, utan i hvarje förekommande fall måste kombineras. Det vill säga, att ansvarigheten omfattar all den skada eller förlust, som vållas af orsaker, hvilka med den beskaffenhet af transportobjektet och de faktiska förhållanden i öfrigt, som fraktföraren med fog kan förutsätta och lägga till grund för sina beräkningar, äro att betrakta såsom möjliga att förutse och genom förnuftiga åtgärder undvika. Godsets beskaffenhet är i sjelfva verket endast ett moment i den förening af omständigheter, som från början bestämmer omfattningen af de genom fraktaftalet åtagna skyldigheterna [1]), och afsändarens skyldigheter med afseende på godsets emballage och öfriga skick äro endast några af de positiva och negativa pligter, som åligga honom, och hvilkas fullgörande är en förutsättning för fraktförarens förbindelse att föra godset i oskadt skick till bestämmelseorten [2]).

Med det sagda öfverensstämmer Hofrättsrådet Schmidts

[1]) Så Thöl III: 42 ("maassgebende Umstände"); deremot v. Hahn II 600.

[2]) Jfr DHGB artt. 393, 395; S. O. R. 451, 452, 457; Italien 400 m. fl.

votum i ett i hans Juridiska Arkif [1]) intaget mål: . . . "emedan Svaranden, som emottagit oftanämnda tunna med tran att till Röhult forsla, derigenom måste anses hafva iklädt sig förbindelse att till detta ställe fortställa densamma så oskadad, som den under hans vård stått att bibehålla" . . . [2]). Och om vi återvända till bestämmelserna "om inlagsfä, eller nedsatt och förtrodt gods" i H. B. kap. 12, så kunna vi äfven derur hemta stöd för de uttalade satserna. Om man nämligen bör anse, att depositariens förvaringspligt går ut på resultatet, sakens bevarande, så kan föreskriften i § 2, att man bör vårda förtrodt gods som sitt eget, icke annat än innefatta en hänvisning till de individuela förhållandena såsom bestämmande omfattningen af förvaringspligten, och således betyda, att fraktföraren är skyldig att vidtaga de åtgärder, som en förnuftig egare skulle finna nödiga, följaktligen endast sådana, som med afseende på godsets värde och öfriga beskaffenhet och med hänsyn till skadans sannolikhet och storlek äro ekonomiskt rimliga och efter förståndig uppfattning påkallade. Och § 3 visar, att, när depositarien icke känner inlagsgodsets beskaffenhet, hans ansvarighet i följd deraf inskränkes till att endast omfatta dess bevarande i de afseenden, hvari det är honom bekant.

Det återstår nu att beträffande de allmänna reglerna för fraktaftalet besvara den frågan, huru långt enligt desamma fraktförarens ansvar för de medhjelpare och den materiel, som han använder, sträcker sig. Den satsen är nämligen flerstädes lagfäst [3]), att denna ansvarighet är obetingad eller åtminstone går utom de i öfrigt dragna gränserna. För vår del tro vi emellertid, att man endast behöfver hålla sig till de ur arbetsbetingets natur följande grundsatserna [4]). I dessa ligger, såsom ofta sagts, att

[1]) S. J. A. 15: 351 ff.

[2]) Uttrycket synes vara lånadt från de af Lagkommitteen i fråga om depositum använda ordalagen, som ofvan citerats.

[3]) T. ex. DHGB artt. 400, 401, Schott 362; Italien 398.

[4]) Till liknande resultat kommer med annan utgångspunkt Eger I, 371; jfr v. Hahn II, 625 f.; Thöl III. 53.

fraktföraren svarar för åvägabringande af en lycklig utgång af transporten, fastän endast under vissa för förpligtelsens omfattning bestämmande förutsättningar. Har nu fraktföraren fritt val af medhjelpare och materiela medel, så ingå dessa bland de förutsättningar, som det åligger honom att förverkliga, och han ansvarar således derför, att de visa sig sådana, som under rimligen kända och beräknade omständigheter erfordras. Han kan således icke till sin befrielse åberopa ett ofall med afseende på personalen eller materielen, hvilket inträffar utan någon yttre tillstöt af ovanlig art. Det fordras ingalunda någon culpa in eligendo eller in inspiciendo [1]) för att göra fraktföraren ansvarig för skada, som föranledts genom medhjelpare eller sakliga medel, det är nog, att de befinnas otillräckliga äfven under ett sådant förlopp af transporten, hvarpå fraktföraren borde vara beredd.

Ehuru den beskaffenhet, som de af fraktföraren använda medhjelparne och materiela medlen måste hafva, för att han skall undgå ansvar, sålunda i allmänhet är beroende af de omständigheter, som ligga till grund för fraktaftalet, så är det å andra sidan äfven möjligt, att de fixeras och sjelfva blifva sådana bestämmande omständigheter. Detta är händelsen, när parterna aftalat om begagnandet af en viss medhjelpare eller ett visst sakligt medel och i det härmed likställiga fall, att fraktföraren eljes icke har fritt val [2]). Då är fraktföraren icke pligtig till hvarken mera eller mindre än att vidtaga de åtgärder, som med den beskaffenhet hos medlet, som han med fog förutsätter, äro tillräckliga för att under för öfrigt normala förhållanden åstadkomma resultatet. Vet han således t. ex., att medlet i fråga är mindre tillfredsställande, måste han använda större omsorg, än om han intet kän-

[1]) Culpa in inspiciendo synes förutsättas i Hallordn. $^{17}/_{4}$ 1722 30), $^{21}/_{5}$ 1739 art. 7: 4), jfr art. 5: 10), och $^{2}/_{4}$ 1770 art. VII: § 4 om gesällers ansvar för lärpojkar, som stå under deras ledning.

[2]) Öfverensstämmande franskt rättsfall (C. de Paris $^{17}/_{12}$ 1885), cit. i Journ. du Droit intern. privé 13: 209.

ner om dess beskaffenhet och derför antager det vara af medelgodhet. När bestämmandet af ett visst transportmedel har karakteren af en tillåtelse, gifven åt fraktföraren, är det dock oftast meningen att utesluta den förpligtelse till starkare mått och steg, som borde följa af det aftalade transportmedlets kända dåliga beskaffenhet, således att verkligen gifva fraktföraren en lättnad. Af största intresset är emellertid den minskning af fraktförarens skyldigheter, som blir en konseqvens af bestämmandet af ett till sin beskaffenhet okändt transportmedel, då nämligen dettas sedan sig yppande otillräcklighet icke ådrager fraktföraren något ansvar. Är transportmedlet alternativt bestämdt, sträcker sig denna befrielse tydligen icke längre än till sådana händelser, som föranledas af för båda eller alla transportmedlen gemensamma brister.

Om fraktföraren afviker från en föreskrift om användandet af ett visst transportmedel, går han miste om den fördel, som för honom varit att ur föreskriften härleda, dock icke i vidsträcktare mån, än som motsvarar hans afvikelse, det vill säga, att han kommer i samma ställning, som om det föreskrifna och det använda medlet varit alternativt föreskrifna, och sålunda befrias endast genom de ofall, hvilka med det förra skulle varit lika praktiskt omöjliga att undgå, som med det senare. Detta är grunden, hvarför fraktföraren genom att afvika från det aftalade blir ansvarig för alla olyckor, som tima efter afvikelsen och ej skulle äfven utan denna hafva varit verksamma.

Detsamma som om personliga och opersonliga transportmedel gäller äfven om transportsätt och transportväg, hvadan t. ex. en fraktförare, som obefogadt afviker från den föreskrifna vägen, blir ansvarig för hvarje skada, som ej i alla händelser skulle hafva inträffat [1]). Äfven ett obehörigt förändrande, t. ex. genom dröjsmål, af den tid, under hvilken godset är på väg, har samma verkan.

[1]) Uttrycklig bestämmelse i denna riktning Spanien 359.

Angående den frågan, när ett visst transportsätt, transportmedel o. s. v. är att anse såsom på ett bindande sätt bestämdt, och när tvärtom oaktadt nämnandet eller förutsättandet af det eller det sättet eller medlet dock valfrihet för fraktföraren eger rum, hänvisas till det ofvan i fråga om transportpligten framstälda.

Ju längre i fullständighet de föreskrifter angående sätt, medel o. s. v., som afsändaren ger fraktföraren, gå, dess mindre blir i allmänhet dennes ansvar för transportens lyckliga utgång. I sjelfva verket närmar sig också aftalet med dessa föreskrifters ökande den gräns, som åtskiljer arbetsbeting och tjenstelega. Och då omvändt äfven större frihet från föreskrifter beledsagas af större ansvarighet, så blir fraktföraren, ju mera obunden han är, desto mera likställig med en entreprenör. De inskränkningar eller utvidgningar af den vanliga ansvarigheten, som genom föreskrifter i berörda afseende åstadkommas, få således, om fraktaftalet skall behålla sin karakter af arbetsbeting, icke gå alltför långt i någondera riktningen.

Detsamma gäller naturligen äfven om direkt träffade öfverenskommelser angående sådana inskränkningar eller utvidgningar. Sådana äro sjelfklart lika möjliga och giltiga [1]) som de indirekta, hvarmed vi förut sysselsatt oss, och som omedelbart röra sätt, medel o. s. v. De kunna fastställas på olika sätt, uttryckligen eller icke och mera eller mindre speciellt [2]). Så kan det aftalas, att fraktföraren skall svara eller icke svara för en viss art af skada, eller att han är skyldig att prestera äfven en högre eller endast en lägre grad af omsorg. Det är härvid af intresse, att, liksom en öfverenskommelse, som i fråga om val af sätt

[1]) En tendens att i detta hänseende inskränka aftalsfriheten har som bekant framträdt i fråga om jernvägar och dylika transportanstalter samt i England vid alla "common carriers". Se ofvan och Angell § 239.

[2]) Såsom exempel på en utsträckning af ansvaret utan ett genom uttryckliga ord gjordt aftal må efter Nehrman (Jurispr. civ. 154 f.) anföras det fall, när någon, (t. ex. en fraktförare) "låfvas en större arbetslön, än vanligit är, och han endast med sitt arbete kunnat förtiena: i synnerhet i the saker, som mycken fahra äro underkastade".

och medel ger fraktföraren en större eller mindre frihet än den vanliga, indirekt visar sig verksam äfven med afseende på omfattningen af hans ansvarighet, på samma sätt kan också omvändt en mera utsträckt eller mera inskränkt valfrihet blifva följden af ett konventionelt bestämmande af ansvaret till ett större eller mindre mått än det sedvanliga. Vi mena, att ansvarets genom aftal stadgade omfång är ett moment af betydelse för afgörandet af den frågan, om ett nämndt eller förutsatt transportsätt eller transportmedel är att anse som på imperativt sätt föreskrifvet.

Någon säkerhetsrätt i transportmedlen kan efter svensk rätt [1]) anses tillkomma afsändaren endast på grund af särskild utfästelse, eller om han förvärfvat nyttjanderätt till desamma, då efter grundsatserna om saklega transportmedlen häfta för ernåendet af det afsedda resultatet. I intetdera fallet är säkerhetsrätten emellertid giltig mot tredje man, utan att afsändaren fått transportmedlen i sin besittning, hvilket rakt strider mot fraktaftalets natur; att afsändaren har nyttjanderätt till transportmedlen, är deremot icke omöjligt, då en förening af saklega och arbetsbeting väl låter tänka sig.

Jemte de materiela förutsättningarne för fraktförarens ansvar äro äfven de formela att taga i betraktande. Hit höra reglerna om tiden för ersättningsanspråks väckande och fullföljande och om bevisskyldigheten [2]).

I förra afseendet [3]) har man att utgå från den allmänna grundsatsen, att en förpligtad persons skyldighet upphör, när hans prestation uttryckligen eller tyst godkännes af den berättigade, äfven om denne icke på grund af prestationens beskaffenhet till art och fullständighet behöft godkänna densamma. Denna grundsats, som leder

[1]) Annorlunda Spanien 372 p. 2; Portugal 181.

[2]) Att dessa regler kunna direkt eller indirekt förändras genom öfverenskommelse, behöfver icke anmärkas.

[3]) I främmande lagar finnas särskilda bestämmelser: DHGB art. 408; C. com. 105, 108; Italien 415; Spanien 366; Portugal 189; S. O. R. 462, 464.

dertill, att fordringsegaren för bevarande af sin talan måste inom viss tid från mottagandet af prestationen framställa de anmärkningar, hvartill han anser sig befogad, bör enligt sakens natur i fråga om förhållandet mellan fraktförare och afsändare gestalta sig särskildt strängt i tillämpningen, då nämligen här uppskof och gamla efterräkningar äro mindre drägliga än vanligt. I saknad af alla tillämpliga lagstadganden [1]) kan man emellertid knappast komma mycket längre än till att åberopa den i hvarje fall i det praktiska lifvet gängse åskådningen. Så mycket kan dock sägas, att i förevarande afseende skilnad måste göras mellan det fall, då skadan är å det yttre af transportobjektet synbar, antingen omedelbart eller så, att man kan sluta sig till densamma, och det motsatta. I förra händelsen måste anmärkning inom kortare tid än eljes framställas, om man också icke kan obetingadt fordra, att den skall göras före eller vid emottagandet [2]); denna regel skulle tydligen föra till afsevärda missförhållanden, när afhemtningen sker genom underordnade personer, åt hvilka man icke gerna alltid kan antagas hafva uppdragit befogenhet att vare sig uttryckligen eller tyst godkänna fraktförarens prestation. Af liknande skäl får man efter svensk rätt icke heller i betalning af frakten nödvändigt se ett godkännande.

Blir således den egentligen enda allmänna regeln den, att anmärkning skall göras inom skälig tid, så återstår den frågan, om, när mottagaren är en från afsändaren skild person, som icke heller står till denne i något af fraktaftalet oberoende ombudsförhållande, man vid utmätandet af den skäliga tiden skall hålla sig till möjligheten för afsändaren eller för mottagaren att taga kännedom om transportobjektets tillstånd o. s. v. Vi tro, att äfven afsändarens rätt är beroende af mottagarens handlingar och underlåtanden i detta afseende; fraktföraren kan näm-

[1]) Endast H. B. 1: 4 kan analogiskt åberopas, men ger föga ledning.

[2]) Om förbehåll vid mottagandet se Schott 366 ff.; Anschütz under art. 408; Thöl 68 not. 4. Jfr Boistel n:o 573 f.

ligen med fullt fog utgå derifrån, att den, som af afsändaren bemyndigats att mottaga prestationen[1]), äfven har befogenhet att pröfva och godkänna densamma.

Med afseende på bevisskyldigheten följer det af arbetsbetingets natur, att, såsom vi ofvan med tillämpning på transportpligten sagt, arbetaren, det vill här säga fraktföraren, måste ådagalägga, att det utfästa resultatets uteblifvande icke beror på, att han brustit i sina skyldigheter, emedan han endast så bevisar, att han verkligen uppfyllt sin förpligtelse, som är att, om än under vissa förbehåll och vilkor, åstadkomma resultatet; han är derför skyldig att styrka, att förlusten eller skadan icke berott på en af de förutsättningar för godsets lyckliga framkomst, hvilka det ålegat honom att förverkliga, d. v. s. då hans åliggande omfattar alla förutsättningar med undantag af några vissa, att skadan förorsakats genom uteblifvandet af en af dessa.

Det är således fraktföraren[2]), som skall bevisa[3]), att skadan timat genom en olyckshändelse, som han icke rimligen bort förutse eller förebygga, särskildt genom afsändarens eget förvållande, genom godsets beskaffenhet eller i följd af bristfällig packning[4]). Detta får emellertid icke förstås så, som skulle fraktföraren hafva att ådagalägga icke allenast, af hvilken orsak skadan vållats, utan äfven att denna orsak är en sådan, för hvilken han icke bär ansvaret. Den senare punkten rör nämligen aftalets innehåll, och beträffande detta gälla de vanliga reglerna om bevisskyldighet i detta hänseende, regler, som principieit

---

[1]) Skilnaden mellan adressatens mottagande af godset och det blott faktiska öfvertagandet genom ett bud kan först längre fram klargöras.

[2]) Så äfven engelsk-amerikansk rätt i fråga om "common carriers" och enl. öfvervägande mening äfven öfriga betalade fraktförare, Angell §§ 470, 472; DHGB art. 395; Lyon-Caën et Renault I 473; Italien 400; Spanien 361; Portugal 178; S. O. R. 457.

[3]) Så äfven Lagberedn. H. B. 10: 11.

[4]) Att en regelmässigt för skadans åstadkommande tillräcklig orsak, för hvilken fraktföraren ej svarar, verkligen inträffat, utgör enligt vanliga grundsatser bevis, att skadan af denna orsak timat, dock afsändarens motbevis förbehållet. Jfr v. Hahn II 414, se äfven 606.

medföra, att afsändaren är bevisskyldig. Hvad åter den förra punkten angår, ligger bevisbördan alltid på fraktföraren, hvilken måste styrka, att den eller den åtminminstone alternativt bestämda orsaken, som han påstår falla utom gränserna för den åtagna ansvarigheten, varit verksam; fraktföraren skall, för att anföra ett exempel, bevisa, att en inträffad skada har sin anledning i en inträffad regnskur, och afsändaren, att fraktförarens ansvar innefattar äfven skada timad genom regn; ådagalägger fraktföraren, att regnskuren var oväntad och af en särdeles häftig beskaffenhet, måste afsändaren bevisa, att fraktförarens åtagande att bevara transportobjektet inbegriper äfven sådana omständigheter o. s. v. Det får nu emellertid icke förbises, att afsändarens bevisskyldighet ofta är mycket lätt fullgjord, nämligen då han kan åberopa sig på sådana på en objektiv rättsnorm grundade regler om aftalets innehåll, som endast genom motstående särskilda öfverenskommelser kunna förträngas, hvadan merendels fraktföraren framstår såsom den uteslutande eller hufvudsakligen bevisskyldige.

I det fall, att ett visst transportsätt eller transportmedel är föreskrifvet, och skadan af ettdera föranledts, måste fraktföraren bevisa detta, hvaremot afsändaren har att ställa bevisning derom, att den egenskap hos t. ex. transportmedlet, som vållat olyckan, varit fraktföraren bekant och förty, då intet förbehåll skett, måste anses utgöra en af honom godkänd förutsättning för transporten, en faktisk omständighet, till hvilken vid aftalet tagits hänsyn, och att således fraktförarens åtagande omfattar förvarandet äfven med ett så beskaffadt transportmedel. Kompliceras förhållandet derigenom, att fraktföraren afvikit från en föreskrift af ifrågavarande art och användt ett annat transportmedel, måste han ådagalägga, att skadan timat af en orsak, som skulle varit lika verksam, äfven om det föreskrifna transportmedlet begagnats, hvaremot afsändaren kan replikera, att denna orsak hörde till dem, för hvilka fraktföraren åtagit sig ansvar. Frakt-

föraren bevisar t. ex., när bristandet af en vagnsaxel vållat skadan, att under de förevarande omständigheterna äfven den föreskrifna vagnens axel skulle ha sprungit: afsändaren svarar, att fraktföraren genom aftalet iklädt sig ansvar äfven för en sådan olycka, åtminstone när den icke föranledts af några ovanliga omständigheter.

Tilläggsvis må här anmärkas, att detta bevis derom, att en skada, äfven om en gifven föreskrift följts, lika väl skulle hafva inträffat, icke behöfver föras med samma bindande kraft som en bevisning, att den eller den orsaken verkligen vållat en inträffad skada, utan att det är tillräckligt, om det med hänsyn till alla äfven efter skadan i dagen komma omständigheter göres sannolikt, att skadan ändå skulle hafva egt rum. Det är deremot icke nog, liksom icke heller erforderligt, att, när fraktföraren vidtog den afvikande åtgärden, det i detta ögonblick var lika stor eller större fara för den skadliga effekten förenad med det föreskrifna som med det verkligen valda förfarandet, ty vid afgörandet häraf kan man fästa sig endast och allenast vid de förhållanden, som då voro eller kunde vara bekanta.

Äfven för det angående bevisskyldigheten sagda kunna vi åberopa stöd af Handelsbalkens bestämmelser om depositum. Den redan anförda H. B. 12: 3 visar nämligen, låt vara endast i fråga om ett specialfall, att, när den deponerade saken blifvit skadad, depositarien, om han vill undgå ersättningsskyldighet, måste visa, "at thet af hans wangiömo och wållande ej skedt är". Ordalagen innebära närmast ett rent negativt bevistema, men det är dock tydligt, att, åtminstone när bevisningen sker "med goda skiäl", den måste afse det förhållande, att skadan timat af en anledning, för hvilken depositarien ej iklädt sig ansvar; den frågan, hvad som är att räkna som en sådan anledning, har tydligen icke ansetts kunna härvid föranleda någon svårighet, utan vara en gång för alla genom kända rättsgrundsatser afgjord. Äfven då depositariens bevisskyldighet fullgöres genom afläggandet af ed, måste man antaga detsamma, eller att depositarien skall besvärja, icke allenast att han ej gjort sig skyldig till någon försummelse, utan att skadan inträffat eller kunnat inträffa endast i följd af någon omständighet, som han ej bort förutse eller förebygga.

Är denna tolkning riktig, behöfver man icke draga i betänkande att analogiskt äfven på fraktförarens bevisskyldighet tillämpa lagens medgifvande af bevisning genom egen ed. Man måste endast fasthålla, att fraktföraren icke gör tillfylles, om han går en ed af samma innehåll, som han i hvarje ögonblick före olyckan kunnat aflägga, utan att han måste besvärja, att, äfven för så vidt han efter olyckan kan förstå, densamma timat af en anledning, hvilken faller utom hans ansvarighetsområde. Endast en sådan lösning är nämligen förenlig med ett arbetsbetings karakter.

Redan i det föregående hafva vi ett par gånger haft anledning att antyda de synpunkter, som äro bestämmande i fråga om beloppet af den ersättning, som fraktföraren har att, i fall han brister i sin förvaringspligt, utgifva. Hufvudregeln är den, att han icke behöfver betala en högre ersättningssumma, än han vid aftalets ingående skäligen bort vara beredd på[1]). Häruti ligger först och främst, att det individuela intresse i transportobjektets bevarande, som kan förefinnas, icke kommer fraktföraren vid, så framt han icke kan anses hafva med kännedom derom och med hänsyn dertill ingått fraktaftalet; således dels vetat, att det individuela intresset var för handen, dels äfven underlåtit att uttryckligen eller tyst tillbakavisa det såsom grundval för fraktobligationen[2]), i fullständig analogi med reglerna om inflytandet på förvaringspligtens omfattning af t. ex. bräcklighet hos transportobjektet. Det är således i allmänhet det normala eller objektiva intresset i godsets

[1]) Detta är den i C. civ. 1150 sanktionerade grundsatsen om skadestånd i kontraktsförhållanden.

[2]) Då frakten beräknas efter fasta tariffer, förblir det individuela intresset, äfven om det är för fraktföraren bekant, i regel främmande för fraktaftalet.

bevarande, som fraktföraren är förpligtad att ersätta. Detta normala intresse är åter lika med handels-, eller, rättare, för att innesluta alla föremål med värde, saluvärdet på föremål af den art, som fraktföraren med fog kunde antaga transportobjektet tillhöra. Det är alltså icke nog, att det möjligen befintliga högre individuela intresset regelmässigt icke tages i beräkning; icke ens hela det rent objektivt genom saluvärdet bestämda intresset ersättes, annat än för så vidt fraktföraren bort vara beredd derpå, att ett transportobjekt, som under den benämningen angifvits, som har den yttre beskaffenheten och den vigten, skulle hafva ett så högt värde[1]). Om t. ex. enstaka dyrbarheter finnas inlagda i en sändning af för öfrigt ringa värde, utan att de för fraktföraren angifvas, så behöfva de ej ersättas med mera, än som motsvarar deras volym eller vigt i förhållande till hela sändningen[2]), äfven när ej all ersättningspligt är utesluten på den grund, att dyrbarheter äro underkastade särskilda faror[3]).

Då nu en och samma saks saluvärde kan vara olika på olika orter och olika tider, så framställer sig den frågan, om man i förevarande afseende skall taga hänsyn till afsändningsorten och afsändningstiden eller till mottagningsorten och mottagningstiden. Det förra har visserligen, synnerligast när förloradt gods skall ersättas, betydande praktiska fördelar, men kan dock ej erkännas vara det riktiga. Det resultat, som afsändaren vill genom fraktaftalet vinna, är ju, att saken skall i oskadt skick förflyttas till bestämmelseorten, och hans intresse måste derför mätas efter det värde, som just detta resultat rent objektivt har, d. v. s. efter sakens värde på denna ort. Endast på detta sätt erhåller man en konseqvent bestämning af ersättningen för uteblifven eller blott delvis utförd transport och af ersättningen för bristande vård. Och endast på detta sätt undgår man den möjligheten, att afsändaren stundom, nämligen när värdet på afsändningsorten är högre än på mottagningsorten, kommer i ett gynnsammare läge genom att få ersättning, än om fraktföraren uppfyller sin förbindelse, något, som uppenbarligen strider mot riktiga skadeståndsgrundsatser; å andra sidan medför det kritiserade beräkningssättet under motsatt förutsättning ett otillbörligt gynnande af fraktföraren, hvilkens ansvarighet förringas eller alldeles försvinner derigenom, att godsets försämring delvis eller helt uppväges af skilnaden i de båda orternas prisförhållanden. Måste man således anse ankomstortens förhållanden vara de bestämmande vid ersättningens beräkning, så är det följdriktigt äfven till ankomsttiden, nämligen den aftalsmässiga, som man skall taga hänsyn[1]); man får sålunda på denna sida en gemensam norm för utmätandet af ersättningen för försenande och för skada och förlust, liksom man öfver hufvud med den här framstälda uppfattningen endast har en enda enkel princip att rätta sig efter, den, att brist i det värde, som godset vid ett i alla afseenden riktigt aflemnande skulle hafva haft, ersättes, vare sig denna brist beror på, att godset ej fortskaffats ända fram, eller att det kommer för sent, eller att det är skadadt eller förstördt.

[1]) Jfr v. Hahn II 608.

[2]) Jfr Angell §§ 255, 256, 480, 481 (t. ex. penningar i en kappsäck ersättas ej); Smith 278 f.; Spanien 372 p. 1.; Portugal 180.

[3]) Mot det nu framstälda synes den i H. B. 12: 3 uttalade regel strida, att en depositarie, som med afseende å förvaringspersedel med obekant innehåll brustit i sin förvaringspligt, skall ersätta "all skada", således äfven det högre värde, hvarom han ej kunde hafva någon aning, och t. o. m. deponentens individuela intresse; dock är det icke otvifvelaktigt, att lagens ord böra tagas så strängt efter bokstafven, att enligt desamma äfven ett värde eller intresse skall ersättas, som är oproportionerligt högt i förhållande till förvaringspersedelns yttre och öfriga vid depositionen bekanta omständigheter; dessutom bör det beaktas, att, äfven om den verbala tolkningen är den riktiga, detta kan finna sin förklaring och på samma gång sin inskränkning i en legal presumtion om brottsligt förfarande af depositarien.

[1]) Enl. DHGB art. 396 ersättes i regel endast godsets vanliga handelsvärde å den kontraktsenliga aflemningsorten och aflemningstiden; likaså enl. Italien 405; enl. Spanien 372, Portugal 180 är den i fraktsedeln uppgifna beskaffenheten af godset afgörande. Enl. fransk rätt ersättes afsändarens hela förlust (äfven lucrum cessans), då fraktföraren bort förutse dess storlek, se Lyon-Caën et Renault I 476, hvilken regel tillämpas ganska strängt mot fraktföraren, l. c. not. 1, Verne de Bachelard 65 ff. I engelsk-amerikansk rätt gäller i allmänhet en liknande regel, se Angell och isht Smith l. l. cc. Enl. S. O. R. 457 ersättes fulla värdet.

Från det omtalade värdet måste emellertid afdrag göras för alla de uppoffringar, som en lycklig utgång af transporten skulle hafva ådragit afsändaren, men hvarifrån han i följd af fraktförarens bristande i åtagna skyldigheter blifvit fri[1]). Detta kan lämpligen uttryckas så, att det är godsets nettovärde, ej dess bruttovärde, vid riktig aflemning, som utgör ersättningens mått.

Uppfattar man ett aflemnande af godset, som i ett eller annat afseende icke är enligt med aftalet, vare sig att det sker för sent eller efter tillryggaläggande af blott en del af vägen, eller att godset är skadadt, såsom en partiel uppfyllelse af aftalet, så kan det med skäl sättas i fråga, om ej afsändaren har rätt att tillbakavisa den partiela prestationen och fordra ersättning för total icke-uppfyllelse[2])[3]). Och i denna riktning må det erkännas, att ett så betydligt öfverskridande af transporttiden eller en så väsentlig försämring af transportobjektet, att det med transporten åsyftade ändamålet, för så vidt detta bort af fraktföraren inses, icke vidare kan ens delvis vinnas, bör aktas lika med total underlåtenhet att utföra aftalet[4]). Men i andra fall måste, när icke motsatsen framstår såsom aftalad, det anses öfverensstämma med sakens natur och parternas afsigt, att fraktföraren icke belastas med den för hans rörelse främmande omsorgen att tillgodogöra sig transportobjektets återstående värde, utan är berättigad att afräkna detta från det skadestånd han skall utgifva[5]).

Har fraktföraren ersatt förkommet gods, torde det

1) DHGB art. 396; Italien 405.

2) En jemförelsepunkt erbjuder mandantens tillbakavisande af ett rättsärende, när det icke är enligt med det gifna uppdraget. Se t. ex. v. Hahn II 439.

3) Så beträffande ett jemförligt aftal Skråordn. $^{27}/_{6}$ 1720 art. X 29), Hallordn. $^{21}/_{5}$ 1739 art. 4: 5), $^{2}/_{4}$ 1770 art. V § 10.

4) Lyon-Caën et Renault I 478; Portugal 185: "Se os generos transportados ficarem, por avariados, inuteis para a venda e consumo nos objectos proprios de seu uso, o consignatario não será obrigado a recebel-os; e poderá deixal-os por conta do recoveiro, e exigir d'elle o seu valor pelo preço corrente 'nesse dia"; öfverensst. Spanien 365; jfr 371.

5) Så Spanien 364; Portugal 186; Lyon-Caën et Renault l. c. I större allmänhet tysk rätt, v. Hahn II 614.

riktigaste vara att anse förhållandet mellan honom och afsändaren hafva härigenom blifvit definitivt uppgjordt, så att fraktföraren eger att behålla godset, om det sedan tillrättaskaffas; dock bör afsändaren med anledning af ersättningens begränsning till det rent objektiva intresset kunna, om han dertill finner sig föranlåten, förbehålla sig att få mot ersättningens totala eller partiela återställande återtaga godset.

Angående värdet och ersättningens storlek är sjelffallet den ersättningsyrkande bevisskyldig[1]); hans bevisskyldighet lättas emellertid genom den på grund af H. B. 12: 3 medgifna värderingseden, hvilken väl dock endast då får användas, när det efter förhållandenas natur och vanligt förfaringssätt varit omöjligt att skaffa annat bevismedel; således t. ex. icke i fråga om innehållet af en från en köpmans magasin expedierad försändelse[2]). Det är endast att märka, att en äfven mot fraktföraren bindande uppskattning kan på förhand ske, ehuru någon sådan icke utan vidare ligger i mottagandet af det till visst värde angifna godset, och att, när det verkliga värdet öfverstiger det belopp, som fraktföraren efter förevarande omständigheter bort vara beredd på, det är honom det åligger att uppvisa, hurusom han icke rimligen bort tänka sig en så hög ansvarighetssumma.

Om fraktförarens förvaringspligt vid det sjörättsliga fraktaftalet kunna vi, då denna är äfven inom den svenska literaturen relativt mycket bearbetad, fatta oss mera kort, än ämnets rikedom eljes skulle tillåta, och i hufvudsak inskränka oss till att genom en jemförelse med det redan afhandlade undersöka, i hvad mån de för fraktaftal i allmänhet gällande grundsatserna äro i den sjörättsliga lagstiftningen erkända. Här bortse vi äfven från den dubbelhet i den sjörättsliga fraktförarens förvaringspligt, som, efter hvad vi längre fram få se, följer deraf, att han genom utfärdandet af konnossement ingår en äfven till innehållet

1) Så äfven Angell § 474 (så framt ej dolus hos fraktföraren) m. fl.

2) Liknande Angell § 476 ff.

sjelfständig förpligtelse gent emot mottagaren[1], och hålla oss endast till den i kraft af sjelfva fraktaftalet åtagna skyldigheten att vårda godset.

Med afseende härpå gäller det nu först och främst enligt Sjöl. § 49[2], att redaren (med fartyg och frakt) ansvarar för alla fel och försummelser i tjensten af det för transportens utförande använda skeppsfolket, befälhafvare och besättning, och att således hvarje skada å transportobjektet, hvilken är hänförlig till ett vållande af dessa personer i deras tjenst, likaväl som den skada, hvilken förvållats af redaren sjelf, blir att af den sistnämnde ersätta. Men redarens ansvarighet kan icke stanna härvid, ehuru visserligen det är i § 106 föreskrifvet, att de gode män, som efter fartygs ankomst till lossningsort anlitas för godsets besigtigande, skola afgifva särskildt "yttrande, huruvida skadan må anses hafva tillkommit genom befälhafvarens eller besättningens vållande". Det framgår nämligen af § 103, att bortfraktaren är ansvarig för hvarje förlust eller skada, som ej är en följd af godsets egen beskaffenhet och icke heller förorsakats af sådan under resan inträffad olyckshändelse, som befälhafvaren eller besättningen (och man får tillägga: eller redaren) kunnat afvärja[3]; detta lagstadgande afser egentligen blott förhållandet till mottagaren på grund af konnossement, men det är otvifvelaktigt, att det bör tillämpas på mottagaren, äfven då intet konnossement är utfärdadt, och, hvad som här intresserar oss, på afsändaren, endast att fraktaftalet

---

[1]) Då denna förpligtelse är den praktiskt vigtigaste, är det egentligen den, som i lagen ordnats, liksom äfven diskussionen om behörigheten af konventionela inskränkningar af ansvarigheten framträdt såsom rörande frågan om konnossementsklausulers giltighet.

[2]) Liknande finsk sjölag § 12, 5:o; norsk § 43; danskt Udkast 1882 §§ 29, 30; DHGB art. 452 nn. 2, 3; C. com. 216; Belgien II: 7; Italien 491; Spanien 618; engelsk rätt, Lewis I 51 not. 4.

[3]) Det kunde nu tyckas, som om § 49 icke alls behöft af oss åberopas, enär ansvarigheten enligt § 103 skulle i sig inbegripa den enligt § 49; så är emellertid icke förhållandet. Ansvaret efter § 103 ff., öfver hufvud ansvaret enligt kapitlet om Befraktning, är behäftadt med vissa inskränkningar, som bortfalla, när det är fråga om en skada, som är att tillskrifva befälhafvarens eller besättningens förvållande. Härmed sammanhänger den olika fördelningen af bevisskyldigheten, hvarom nedan.

och ej konnossementet i detta fall är det bestämmande[1]). Äfven andra punkten, som fastställer, att "penningar, värdepapper och dyrbarheter ersättas endast såvida de blifvit för befälhafvaren angifna", är lika tillämplig i fråga om afsändarens rätt som med afseende på konnossementsinnehafvarens[2]).

De sjörättsliga reglerna öfverensstämma, såsom synes, ganska väl med de allmänna grundsatserna. Äfven enligt de förra är godsets vård ett opus, som fraktföraren-redaren är skyldig att åstadkomma, dock äfven här icke ovilkorligt, utan under förbehåll af vissa anledningar till skada, nämligen transportobjektets egen "förderflighet" och yttre olyckshändelser, som ej rimligen stått att afvärja. Att inskränkningarna i ansvarigheten böra uppfattas ur den ofvan använda synpunkten, att de negera förutsättningar för aftalet, gäller äfven här tillika med de följdsatser, som derur äro att härleda, såsom att godsets förderflighet ej befriar från ansvar, då den är eller borde vara känd för fraktföraren, och intet förbehåll kan anses gjordt af honom[3]). I fråga om "penningar, värdepapper och dyrbarheter", hvilkas "förderflighet" består i deras höga specifika värde, som stegrar faran för stöld, är det äfven uttryckligen erkändt, att fraktförarens kännedom om deras beskaffenhet förändrar förhållandet. Vidare är också redarens ansvar för skeppare och besättning väl motiveradt: den frihet han, såsom vi ofvan sett, har med afseende på val och ombyte af dessa utförande organer bör nämligen motsvaras af förpligtelse att svara för den skada, som de i tjensten förvålla[4]).

---

[1]) I förhållandet mellan de ursprungliga parterna är konnossementet i regel endast ett bevismedel. Jfr Angell § 231. Icke ens detta enl. Lewis i G. Z. 32: 105, jfr densamme i End. Hdbch IV 1: 183.

[2]) Jfr till det föreg. finsk sjölag §§ 114, 115; norsk § 65; danskt Udkast 1882 §§ 203, 204; DHGB artt. 607, 608; C. com. 222, 230; Belgien II: 13, 21; Italien 496, 498; Spanien 618—620. Om engelsk rätt se Lewis I 308 not. 2, 313 not. 1 och det ofvan om vanliga fraktförare sagda.

[3]) Uttryckligt förbehåll fordras naturligtvis icke; särskildt kan en handelssedvänja, som medger viss calo, vara tillfyllestgörande.

[4]) Då intet val finnes, utan bortfraktaren t. ex. måste anlita monopoliserade stufvare, borde ansvaret för dessa medhjelpare bortfalla. Annor-

Med afseende på fartygets individualitet är deremot, såsom nämnts, bortfraktaren strängt bunden. Häraf bör följa dels, att det aftalade fartygets beskaffenhet begränsar ansvarigheten, utom naturligen då bortfraktaren gjort sig skyldig till en culpa in contrahendo, dels äfven, att bortfraktarens egenvilliga användande af ett annat fartyg ådrager honom ett strängare ansvar. Båda satserna äro äfven att anse såsom i svensk rätt gällande. Den förra finnes visserligen ej i lagen utsagd[1]), men kan dock analogivis härledas ur de i Sjöl. §§ 209 och 224: 1:o innehållna bestämmelserna om försäkring; den andra satsen deremot är uttryckligen sanktionerad genom Sjöl. § 85: denna innehaller nämligen, riktigt förstådd[2]), ingenting annat än det, att bortfraktaren genom att flytta godset i ett annat fartyg ådrager sig ansvar för hvarje skada, som ej äfven skulle träffat godset i det genom aftalet bestämda[3]); d. v. s., att bortfraktaren icke kan till sin befrielse åberopa en omständighet rörande det andra fartyget, om ej samma omständighet äfven varit för handen vid det första, t. ex. icke, att det andra fartyget i följd af den ovanligt svåra sjögången sprungit läck, såvida ej samma ofall äfven skulle träffat det första fartyget; å andra sidan är det gifvet, att olyckan för att hafva befriande verkan måste hafva varit praktiskt och enligt aftalets mening oundviklig icke blott vid det första, utan äfven vid det andra fartyget[4]).

Beträffande konventionela inskränkningar af bortfraktarens ansvarighet är att märka, att dylika äfven här

lunda dock tyskt rättsfall (Reichsger. $^{24}/_{1}$ 1883), cit. i Journ. du Droit intern. pr. 13: 210.

[1]) Jfr danskt Udkast 1882 § 203, p. 2; DHGB art. 607, p. 2.

[2]) Danskt Udkast 1882, Mot. 139 tolkar den såsom åläggande ovilkorlig ansvarighet.

[3]) Jfr Sjöl. §§ 137, 219 om befälhafvarens ansvar i förhållande till bodmerilångifvare och försäkrare, om han godtyckligt ändrar den afsedda vägen. 1667 års Sjölag Skipl. 11 säger uttryckligen, att skepparen ansvarar, om det på annat fartyg lastade godset förgås eller blir skadadt "medh mindre också hans eget Skip. ther Godset först var i lastadt, uthan någon försåteligh skuld i lijka måtto förginge".

[4]) Öfverensst. DHGB art. 566; obetingadt ansvar enl. danskt Udkast 1882 § 173; finsk sjölag § 82; Spanien 618, 6:o.

kunna framkallas såväl indirekt, eller derigenom, att vissa förhandenvarande ofördelaktiga omständigheter, t. ex. bristfällig emballering, anmärkas, som äfven direkt genom fraktförarens fritagande från ansvar i större eller mindre mån för skada och förlust. För att vara verksamma mot konnossementshafvare måste inskränkningar af båda slagen ske genom anteckning i konnossementet; gent emot afsändaren åter behöfves endast en klausul i fraktaftalet, och i fråga om ofördelaktiga omständigheter icke ens detta, utom när eljes bortfraktaren efter förnuftig uppfattning måste anses hafva åtagit sig vården äfven under de föreliggande ogynnsamma förhållandena. De direkta inskränkningarna, hvilka pläga göras genom sådana uttryck som "fri från läck, bräck och skada", anses[1]) enligt svensk rätt emellertid endast hafva den betydelsen att likasom de indirekta omkasta bevisskyldigheten, så att denna kommer att hvila på afsändaren eller mottagaren. Och det är tydligt, att deras materiela verkan åtminstone ej kan gå så långt som till att fritaga bortfraktaren från ansvar för hans eget dolösa eller kulpösa förfarande[2]). Hvad särskildt den anförda klausulen angår, så lemnar den otvifvelaktigt bortfraktarens ansvarighet enligt Sjöl. § 49 orubbad och utesluter på sin höjd ansvaret enligt Befraktningskapitlet, i den mån detta ansvar går längre.

I motsats mot hvad som gäller vid fraktaftal i allmänhet, eger enligt Sjöl. § 275 befraktaren[3]) förmånsrätt

[1]) Hambro 177, 179. 181; likaså danskt Udkast 1882 Mot. 165; enl. tysk rätt hafva sådana klausuler äfven materiel betydelse, DHGB art. 659 jfrd med art. 607, Lewis I 406 f.; så äfven enl. fransk och engelsk rätt, Lewis 407 not. 1, Montgomery: Berättelse 16, och enl. Antwerpenerkongressens resol. 11, l. c. 14 ff., XXII. Se äfven Schlodtmann i G. Z. 21: 398 ff., isht 409.

[2]) Betydande inskränkningar af aftalsfriheten i detta afseende hafva yrkats på grund af missbruk från vissa faktiskt monopoliserade ångbåtsliniers sida. Jfr Lewis i G. Z. 32: 101 ff., som beklagar, att Antwerpenerkongressen endast velat i någon mån inskränka, ej helt och hållet afskaffa konnossementsklausulerna; för det senare alternativet voro emellertid blott $^{1}/_{10}$ af deltagarne böjda.

[3]) Äfven en styckegodsbefraktare; regeln kan således icke härledas derur, att, såsom vi ofvan såsom en förslagsmening framstält, andra befraktare hafva nyttjanderätt till fartyget.

i transportmedlet, fartyget, och dess appertinens, frakten, för sin fordran på ersättning för genom uteblifvet fullgörande af fraktaftalet liden skada [1]), dock endast när, som regelmässigt, redaren endast med denna sin egendom svarar derför [2]); dessutom är att observera, att förmånsrätten är underkastad en särskild kort preskription, hvarförutan åtskilliga närmare bestämmelser, hvarpå vi ej här anse nödigt att ingå, återfinnas i de nästföljande paragraferna (276—280); särskild uppmärksamhet förtjenar § 278, som tillerkänner förmånsrätten giltighet äfven mot ny egare af fartyget [3]).

I Sjölagen finnas positiva bestämmelser om tiden och ordningen för framställande af anspråk på ersättning för skada, som transportobjektet lidit. I sådant afseende synes af § 107, att skada, som iakttages före eller vid lossningen, eller, får man tillägga, som borde med användande af vanlig uppmärksamhet då iakttagas, måste genast vid mottagandet anmärkas, hvaremot befraktarens rätt i fråga om annan skada bevaras, der han inom 48 timmar efter lossningen konstaterar skadan [4]), sjelffallet såvida han tillika visar, att skadan icke efter lossningen åkommit godset. Sättet för styrkande af skada är såväl i det ena, som i det andra fallet det, att besigtning genom gode män hålles (§ 106).

Dessutom är den allmänna föreskriften i § 284, att "fordringar, för hvilka rederiet ansvarar endast med fartyg och frakt, skola, vid fordringsrättens förlust, utsökas inom två år från fartygets ankomst till den Svenska hamn, der, efter fullbordan af den resa, under hvilken fordran

---

[1]) Annorlunda norsk rätt, Hallager 147.

[2]) Äfven om redaren häftar personligen för ett af befälhafvaren slutet fraktaftal, eger panträtt rum enl. danskt Udkast 1882 § 350, 3:o, Mot. 330 f.; likaså finsk sjölag § 12, 5:o; DHGB artt. 757, 8:o—10:o, 758, 765; C. com. 191, 11:o; Italien, 675, 11:o; Spanien 580, 10:o; Belgien II 4 n. 13.

[3]) Jfr till det föreg. Hambro 309—404, 408, 411—419, 423.

[4]) Liknande danskt Udkast 1882 § 202; DHGB artt. 609, 610; finsk sjölag § 116; jfr äfven C. com. 435, 436; Belgien II 232, 233; Italien 415, 554.

uppstått, slutlig lossning verkställes" [1]), i de flesta fall här tillämplig, då ju redaren i regel icke personligen ansvarar för ingångna befraktningsaftals uppfyllande.

Hvad bevisskyldigheten angår, åligger denna befraktaren, då ersättningsyrkandet stödjes endast på § 49, d. v. s. då det är fråga om ett fall, der ansvarigheten enligt denna paragraf går längre än efter Befraktningskapitlet; grundar det sig åter omedelbart på sjelfva aftalet, är det enligt § 103 bortfraktaren, som skall bevisa, att skadan eller förlusten vållats af en sådan orsak, hvarför han ej svarar [2]); likväl blir enligt § 104 bevisskyldigheten omkastad, när befälhafvaren i konnossementet gjort anteckning om godsets skadade beskaffenhet, bristfälliga beklädnad m. m. (§ 102), en regel, som i förhållande till afsändaren bör e paritate rationis gälla utan sådan anteckning endast på grund af sakförhållandet, såvida icke bortfraktaren kan anses hafva på förhand afsagt sig rätt att derpå åberopa sig, såsom lätteligen kan inträffa, då felet är alldeles uppenbart. Det måste således i förhållande till afsändaren i regel vara nog, om bortfraktaren på något sätt ådagalägger, att vid inlastningen något sådant förhållande, som i § 102 omtalas, egde rum, för att kasta bevisbördan öfver på den förre. Af ordalydelsen i § 104 kunde man till och med vara frestad att sluta till ännu något mera, och att deri finna äfven en materiel regel, inskränkande ansvarigheten till verkligt vållande af befälhafvaren eller besättningen; det rättaste torde emellertid vara att låta uttrycken "vållande" i § 104 och "olyckshändelse, som ej stått i hans (befälhafvarens) eller besättningens magt att afvärja" i § 103 alldeles korrespondera med hvarandra och således tillmäta den förra betydelse endast för bevisskyldigheten.

Beloppet af den ersättning, som skall utgå, är enligt

---

[1]) Jfr Hambro 423 f.

[2]) Så äfven finsk sjölag § 114; norsk rätt, Hallager 183 f.; danskt Udkast 1882 § 203; DHGB art. 607; C. com. 230, C. civ. 1315; Belgien II: 21; Italien 496.

Sjöl. § 108 beroende af det förlorade eller skadade godsets värde å bestämmelseorten, när fartyget dit ankommer, dock med afdrag af de utgifter, som, derest godset ej gått förloradt eller blifvit skadadt, vederbörande skulle fått för detsamma vidkännas. Det är således icke den tidpunkt, då fartyget bort komma fram till bestämmelseorten, utan den, då det verkligen framkommer, som i sjörätten är afgörande; detta torde sammanhänga med det ofvan påpekade förhållandet, att kapitlet om Befraktning icke vet af något egentligt ansvar för försenande, utan att ett sådant ansvar endast kan härledas ur den allmänna regeln i § 49. Analogiskt kan man derur härleda, att det alltid är till prisförhållandena å den ort, der resan slutar, som man har att taga hänsyn, äfven om denna ort icke är den ursprungliga bestämmelseorten [1]). Att ersättningen sålunda är helt och hållet objektivt fixerad och icke röner något inflytande af individuela förhållanden, som röra den ersättningsyrkande, stämmer, såsom vi ofvan sett, väl öfver ens med hela aftalets natur; bortfraktaren kan nämligen icke anses hafva, när han åtog sig ansvarigheten för godset, tagit hänsyn till de regelmässigt för honom okända omständigheter, hvaraf afsändarens intresse i godsets bevarande beror, och man kan icke utsträcka hans ersättningspligt utöfver det mått, hvarpå han borde vara beredd, ett mått, som i regel [2]) just bestämmes af det värde, som godset i oskadt skick efter fullbordad transport skulle hafva haft. Man kan icke ens utan vidare gå så långt: man måste äfven fordra, att godsets värde icke är högre, än fraktföraren borde veta eller vänta sig, en grundsats, som äfven funnit ett erkännande i samma § 108, då det

[1]) Så uttryckligen finsk sjölag §§ 49, 117; danskt Udkast 1882 §§ 205, 207; DHGB artt. 612, 614. Deremot De Courcy: Questions de droit marit. I 180 f., som anser, att afsändningsortens prisförhållanden böra vara afgörande.

[2]) En annan lösning kan här liksom vid vanliga fraktförare föranledas deraf, att afsändaren uppgifvit eller fraktföraren eljes haft sig bekant hans individuela intresse, och detta förty kan anses hafva ingått i fraktaftalet.

der heter, att, om ersättningen gäller "gods, hvars beskaffenhet enligt konnossementet varit befälhafvaren obekant, må vid dess bestämmande afseende å denna omständighet fästas". Vi erinra härvid, att lagstiftaren äfven här endast tänker på den rätt till ersättning, som tillkommer en konnossementshafvare, och att det i förhållande till afsändaren enligt lagens lika grund måste anses tillräckligt, om befälhafvaren bevisligen icke känt eller bort känna godsets beskaffenhet.

När ett ersättningsyrkande grundas icke på Sjöl. § 103, som egentligen afhandlar den kontraktsmässiga ansvarigheten, utan på bestämmelsen i § 49, att redaren ansvarar för befälhafvarens och besättningens fel och försummelser, kan det synas tvifvelaktigt, om ej ersättningen kan komma att omfatta mera än godsets värde. Det är nämligen obestridligt, att befälhafvare, besättning och äfven redare vid egna försummelser, i den mån dessa hafva en oberoende af den kontraktsenliga förvaringspligten felaktig karakter, svara för den derigenom lidandes hela intresse, och man kunde vara frestad att anse en ansvarighet såsom för egen försummelse af denna art stadgad i § 49. Detta vore emellertid obefogadt redan af den grund, att det i denna paragraf endast är fråga om befälhafvares och besättnings fel och försummelser i tjensten och i sin ställning såsom befälhafvare och besättning, således om de fel och försummelser, som de låta komma sig till last dels såsom sjelfva stående i ett obligatoriskt förhållande till lastegaren, dels såsom redskap för fullgörandet af bortfraktarens förpligtelse enligt fraktaftal eller konnossement; det senare gäller, ehvad redarens ansvar för dessa redskap faller inom eller utom det eljes utstakade ansvarighetsområdet. Häraf följer, att de vanliga skälen för inskränkning i fråga om ersättningens belopp äfven här äro verksamma till redarens förmån. § 108 säger också helt allmänt: "Skall befälhafvaren ersätta förloradt eller skadadt gods" . . . , hvilket visserligen, såsom uppenbart är, icke får fattas så, som skulle en befälhafvare icke kunna

ådraga sig vidsträcktare ansvarighet, än paragrafen bestämmer, men efter lagens vanliga uttryckssätt måste betyda, att stadgandet gäller om den befälhafvaren såsom befälhafvare åliggande ersättningspligten och följaktligen äfven om det ansvar för hans åtgärder, som redaren står.

Såsom ytterligare en inskränkning [1]) i den ansvarighet, som hvilar å redare, anmärka vi, att den enligt Sjöl. §§ 43, 49, 74 icke sträcker sig utöfver fartyg och frakt [2]), såvida icke antingen redaren särskildt åtagit sig ett vidare gående ansvar eller ock sjelf förvållat bristen i uppfyllelse af ett ingånget fraktaftal; i detta sista fall åter har man att skilja emellan, om redarens förhållande endast i följd af fraktaftalet eger rättslig betydelse, då den i § 108 stadgade begränsningen qvarstår, och om det tvärtom äfven oafsedt aftalet framstår såsom en rättskränkning, då redarens ersättningspligt är i båda riktningarna oinskränkt.

Slutligen må uppmärksamheten fästas derpå, att, när abandon af skadadt gods eger rum (Sjöl. § 110), mot hvarandra qvittas bortfraktarens fraktfordran å ena sidan och befraktarens kraf på ersättning, i fall ett sådant är befogadt, samt hans anspråk på transportobjektet å den andra. Deremot gäller också inom sjörätten den vanliga, förut framstälda regeln, att äfven en i ett eller annat afseende bristfällig prestation måste mottagas i afräkning på den skadeersättning, som fraktföraren kan hafva ådragit sig förpligtelse att utgifva.

Om således de sjörättsliga bestämmelserna om ansvarigheten för skada å eller förlust af transportobjektet på det hela öfverensstämma med de förut framstälda allmänna reglerna, så är detta endast i mindre mån händelsen med de för jernvägs- och posttransport gällande stadgandena, till hvilka vi nu öfvergå.

---

[1]) Jfr de i fråga om ansvarets materiela förutsättningar ofvan citerade utländska lagstiftningarna.

[2]) Om de tre olika systemen för en qvantitativ inskränkning af redarens ansvar, se Ehrenberg: Beschränkte Haftung, passim; Lewis I 49 ff.; Wagner I 178 ff. och särskildt om det engelska systemet Voigt i G. Z. 29: 432 ff., isht 435.

Hufvudstället beträffande jernvägs ansvarighet är Trafikregl. § 39, som redan citerats i fråga om begynnelse- och sluttiden för jernvägens förvaringspligt. Paragrafen uppställer den allmänna regeln [1]), att jernvägen ikläder sig "ansvarighet för ersättande af skador och förluster, som förorsakats genom banbetjeningens oaktsamhet eller försummelse, genom stöld, genom eldsvåda — dock ej i afseende på gods, som blifvit skadadt genom sjelfantändning — samt genom olyckshändelse, hvilken uppenbarligen varit föranledd af tjenstemännens eller banbetjeningens försummelse eller vårdslöshet". Ansvaret innefattar således, utom följderna af betjeningens försummelse, vare sig denna visat sig i en direkt inverkan på transportobjektet eller i framkallandet af en olycklig händelse eller föranledandet, att en olycklig händelse får en skadlig verkan, som bort förebyggas, derjemte äfven två fall af mången gång kasuel olycka, nämligen stöld och eldsvåda (sjelfantändning undantagen). Då man ingalunda kan obetingadt påstå, att dessa båda händelser alltid äro sådana, som genom ett fraktaftal inbegripas under fraktförarens ansvarighetsområde, kan det icke förnekas, att ansvaret för stöld och eldsvåda går utöfver de principiela fordringarna och delvis har karakteren af en försäkring. Men å andra sidan saknas ej talrika afvikelser i motsatt riktning. I god öfverensstämmelse med fraktaftalets natur står det visserligen, att jernvägen befrias från ansvar "för förluster, som förorsakats genom medföljande passagerares eller godsafsändares eget förvållande eller oaktsamhet [2]), genom inträffande naturfenomener, åskslag, jordbäfning (sic!), häftigt snöfall eller frost, eller vattuflöden och dylika händelser [3]), eller genom så-

---

[1]) Enl. danskt Befordringsregl. § 62 svarar banan för all skada, utom den, som härrör af vissa orsaker.

[2]) Enl. danskt Befordringsregl. § 63: 3 intet ansvar för oemballeradt gods och för illa emballeradt, då anmärkning skett i fraktsedeln.

[3]) Man måste dock med afseende på alla dessa fasthålla, att det fordras ett "naturfenomen", som ej rimligen bort förutses och till sin skadliga verkan förebyggas, t. ex. genom användande af åskledare, skyddsgallerier, afloppstrummor eller genom undvikande af att utsätta godset för faran.

dana olyckshändelser för hela bantåget eller delar deraf, som icke af Styrelsen för statens jernvägar [1]) eller banbetjeningen kunnat förutses och förekommas“; äfvenså, att “vigtförlust på varor, uppkommen genom afnötning, afdamning eller intorkning eller andra från varornas naturliga beskaffenhet härflytande anledningar“, icke ersättes, och att normalsatser för ansvarsfri vigtförlust [2]) (calo) i vissa fall äro stadgade. För långt går åter befrielsen från ansvar för olyckshändelser “genom axel- och fjederbrott på lokomotiver och vagnar [3]), eller genom främmande personers åverkan på materielen och jernbanan, eller genom andra härmed jemförliga händelser“, då dessa omständigheter åtminstone kunna vara sådana, att de bort af jernvägen förutses och förekommas; särskildt gäller detta om “axel- och fjederbrott“, enär, såsom vi ofvan sett, en fraktförare på grund af fraktaftalet reguliert häftar för de af honom använda transportmedlens godhet. Vidare är som en singularitet att anmärka, att jernvägen i intet fall, således icke ens efter uttryckligt angifvande af godsets beskaffenhet [4]), ansvarar “för penningar, juveler, guld och silfver, äganderättshandlingar och andra dokumenter, äfvensom för taflor, bildhuggeriarbeten och andra dyrbarare konstsaker“. Dessutom är i några fall ansvarigheten inskränkt till skada eller förlust vållad af betjeningen [5]), (då det är fråga om “minskning i vigten å färsk och saltad fisk, ostron, färska frukter och dylika föremål“, eller om en “skada eller förlust å innehållet af någon colly“, när skadan icke “synbarligen står i sammanhang med tillika

[1]) Eller i fråga om enskild jernväg af dess styrelse.

[2]) Så äfven danskt Befordringsregl. § 63: 4.

[3]) Då gjutgods skadats i följd deraf, att hjulet på en magasinskärra gick sönder, utbetalades 1884 i ett fall full ersättning.

[4]) Likn. norskt Driftsregl. 92.

[5]) Så danskt Befordringsregl. §§ 63: 1, 2, 68, 82 då godset är genom sin beskaffenhet utsatt för skada och då det är vagnslastgods eller paketgods eller utgöres af på åkdon qvarstående effekter (i svenskt och norskt regl. (47) likstälda med Handgepäck); norskt Driftsregl. 90, då godset utgöres af lefvande djur, varor utsatta för inre förderf, illa eller alldeles icke emballerade, eller ej för banans räkning lastade och lossade.

åkommen skada å yttre omslaget af samma colly“ [1]), och i andra fall (“för förlust genom läckning och spillning ur kärl, för förstöring af våta varor och andra ämnen, som lätt komma i jäsning eller öfvergå till förruttnelse, för rost å metallvaror, för skador å bräckliga saker, såsom möbler, husgeråd, glasvaror [2]) m. m., äfvensom för skada å sådant gods, som afsändaren sjelf lastar och emottagaren lossar från vagnarna“) [3]) till “eldsvåda, betjeningens uppenbara vårdslöshet eller sådan olyckshändelse, som berott på stationsbefälet att förekomma“, hvarjemte allt ansvar är uteslutet, dels [4]) när fraktgods “i följd af dess explosiva egenskap förstöres“ [5]), ehvad dess explosivitet var angifven eller icke, och ehvad jernvägen iakttagit eller försummat lämpliga åtgärder för förebyggande af explosion [6]), dels äfven för skada å en bagagepersedels innehåll, då skadan icke “står i omedelbart sammanhang med en på persedelns yttre betäckning synbar åverkan“ samt för vissa skador å djur (“skador som inträffat . . . genom sjukdom, eller, som djuren tillfogat hvarandra“), hvilka icke alltid äro af beskaffenhet att ligga afsändaren eller den medföljande vårdaren till last. Slutligen eger icke heller någon ansvarighet rum i fråga om i kupén medförda effekter (Handgepäck) [7]) och oegentligt bagage [8]), d. v. s. saker, som polletteras såsom resgods utan att vara hänförliga till “sådana effekter, som passagerarne medföra till begagnande under resan, förvarade i koffertar, kappsäckar, nattsäckar, chatuller, skrin, hattaskar eller dylika persedlar“. Och då det i § 29 säges, att “den, som söker att, genom oriktiga uppgifter

[1]) Öfverensst. norskt Driftsregl. 89 e).

[2]) Ex.: Glasvaror skadade, utan att orsaken utrönts. Ingen ersättning. Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{5}/_{6}$ 1885 (Niklasson). Jfr de annorstädes anförda besluten af $^{29}/_{9}$ (Lindell) och $^{7}/_{10}$ (Lunnerquist).

[3]) I detta fall intet ansvar enl. danskt Befordringsregl. §§ 49, 54.

[4]) Trafikstyr. Cirk. n:o 259; K. F. $^{21}/_{10}$ 1869.

[5]) Öfverensst. norskt Driftsregl. 92, jfr 81.

[6]) Jfr Regl:s ofvan citerade obetingade undantag från ersättningspligten i fråga om sjelfantändning.

[7]) Så norskt Driftsregl. 42 (jfr 47), 92; danskt Befordringsregl. § 16, jfr § 74 (hundar, som åtfölja resande).

[8]) Likaså beträffande torgvaror danskt Taxt-regulativ $^{4}/_{3}$ 1872 § 17 och beträffande återgående tomkärl l. c. § 30.

angående godsets beskaffenhet, få till transporterande på jernvägarna emottagna antingen artiklar, som ej få derå fortskaffas, eller sådana, i afseende på hvilkas transporterande särskildt föreskrifna försigtighetsmått bordt vara, men icke blifvit vidtagna, är ... skyldig att ersätta all deraf timande skada" [1]), så ligger deri äfven, att han icke kan göra anspråk på någon ersättning för förlust af eller skada å det olofligen sända godset [2]).

Regl. § 39 förbehåller ytterligare inskränkningar af jernvägens ansvar, när "särskilda undantag blifvit på förhand bestämda". Det finnes sålunda hos oss icke den ringaste motsvarighet till de inskränkningar af aftalsfriheten i detta afseende, som i utländsk rätt äro vanliga [3]). Nämnda paragraf framhåller särskildt det fall, att "emottagandet skett allenast på viss persons ansvar" [4]). § 30 föreskrifver i denna riktning, att "gods, som till följd af sämre beskaffenhet befaras blifva underkastadt förstöring under transporten, eller som icke befinnes ändamålsenligt inlagdt eller förvaradt", dock, när ingen våda för bantåget är dermed förenad, må mottagas, såvida "afsändaren på fraktsedeln skriftligen ikläder sig full ansvarighet för all uppkommande skada, vare sig på materielen eller å annat gods, äfvensom för vigtförlust [5]) å godset", till hvilket stadgande såsom specialbestämmelser ansluta sig Trafikstyr. Cirkulär n:is 84: 14:o, 85 och 86 om transport af explosiva ämnen [6]) och n:o 236 om transport af is; derjemte

---

1) Öfverensstämmande norskt Driftsregl. 87; jfr schweiz. Entwurf art. 18: "Verschulden des Absenders bei Eingehung des Vertrages".

2) Ett i andra afseenden oriktigt angifvande medför deremot ej denna menliga påföljd: så beviljade $^{18}/_{3}$ 1884 Intend. i 1:a Trafikdistr. ersättning åt en afsändare (Aspenberg) för ett bortstulet $^{1}/_{4}$-ankare konjak, hvilket för att kunna beläggas med efterkraf angifvits såsom innehållande vin.

3) Jfr t. ex. DHGB art. 423; Italien 416: äldre fransk praxis, Eger: Einführ. 10, 93; schweiz. Entwurf art. 28. Se äfven Sainctelette 45 ff., Verne de Bachelard 71 ff. och för engelsk rätt Smith 283—286.

4) Detta förekommer i flere fall äfven enl. de norska och danska reglementena, t. ex. norskt 85, danskt § 37.

5) Detta ord torde stå endast exemplifikativt och böra fattas såsom betydande skada i allmänhet. Så finner man af handlingarna i en af Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{5}/_{6}$ 1885 afgjord ersättningsfråga (De la Gardie), att en marmorskifva såsom ej emballerad mottagits endast på afsändarens risk.

6) Jfr K. Skr. $^{12}/_{5}$ 1882.

märkes Cirkulär n:o 97 III: 1, som föreskrifver, såsom vilkor för befrielse från den afsändaren vid transport af djur åliggande pligt att medsända vårdare [1]), bland annat att han derom gör skriftlig anmälan med fritagelse för jernvägen från all skada, som kan åkomma under transporten. Enligt ett tidigare Cirkulär (n:o 11: 1:o b)) gälde det, att transporten i slika fall skedde helt och hållet på egarens ansvar utan något åtagande från hans sida, hvaremot han borde om detta förhållande underrättas. I sjelfva verket är också den i nyss anförda stadganden omtalade förbindelsen af afsändaren icke något annat än en skäligen onödig form för ernående af det syftemålet att i ifrågavarande fall förminska jernvägens ansvarighet, ehuru nämnda förbindelse kan hafva praktiskt värde dels såsom bevismedel, dels som en nyttig påminnelse åt afsändaren. Sådana föreskrifterna nu äro, kan densamma emellertid äfven hafva materiel betydelse såväl positivt till att åstadkomma ansvarsfrihet äfven i fall, då det ej var befogadt att affordra afsändaren en sådan förbindelse, som ock negativt, eller i den riktningen, att jernvägen blir efter de vanliga reglerna ansvarig i följd af stationspersonalens försummelse att, när det är på sin plats, göra en dylik utfästelse till vilkor för mottagandet. Det förra bestyrkes af 39:de §:s citerade förbehåll om särskilda på förhand bestämda undantag; det senare åter är i följd af de vanliga reglernas stränghet föga praktiskt, när det är fråga om en skada, som står i rimligt sammanhang med den brist, som borde ha föranledt mottagande endast på afsändarens risk. "Godsafsändares eget förvållande eller oaktsamhet" utesluter nämligen, såsom anförts, ansvarigheten [2]).

Någon möjlighet att genom särskildt aftal utvidga kretsen af de olycksfall, för hvilka jernvägen svarar, fin-

---

1) Taxa f. transp. å statens jernv. § 5 omtalar ej vidare någon sådan befrielse.

2) Upplysande i detta hänseende är det af Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{7}/_{10}$ 1885 afgjorda målet (Lunnerquist), der afslaget, ehuru ingen ansvarsförbindelse affordrats afsändaren, och ej heller någon anmärkning gjorts i fraktsedeln, bl. a. grundades på emballagets otillräcklighet (en spegels framsida skyddad endast genom pappskifvor).

nes icke. Endast i den mån man genom att tillkännagifva godsets beskaffenhet eller utmärka, huru det bör behandlas, kan föranleda, att ett visst förfarande af betjeningen blir att betrakta som "oaktsamhet eller försummelse", kan en rent faktisk utvidgning ega rum. Men att jernvägen mot särskild afgift åtager sig ett skärpt ansvar, något, som i betraktande af jernvägarnas stora rörelse och den ytterst ringa procenten olyckshändelser näppeligen vore förenadt med någon ekonomisk våda för desamma eller gerna kunde föranleda någon spekulation på ersättning, förekommer icke. En antydan i denna riktning är dock att omnämna. Den förbindelse, som afsändaren enligt den citerade § 30 och Cirkulär n:o 85 skall aflemna, innehåller utom det ofvan använda äfven, att han "ikläder sig full ansvarighet för all uppkommande skada, vare sig på materielen eller å annat gods". Cirkulär n:o 248, Taxa f. transp. å statens jernv. § 15 b) och Samtrafikstaxan II K. b) visa emellertid, att afsändaren undgår *denna* ansvarighet genom att betala 25 procents förhöjning i frakten [1]). Det aftal, hvarigenom sålunda det ansvar för skada å annat gods och å materielen, som reguliert åligger afsändaren af vissa slags varor, öfverflyttas på jernvägen, innehåller den riktiga och i långt större allmänhet tillämpliga tanken, att trafikanterna böra hafva valet mellan å ena sidan lägre tariff och mindre ansvar för banan, å den andra högre tariff och större ansvar [2]). Möjligen ligger denna princip till grund för en eller annan öfverenskommelse om fraktnedsättning; i den andra riktningen åter torde det anförda fallet, hvilket ju egentligen ej hör hit, vara allenastående.

---

[1]) Hans risk kan äfven minskas genom användandet, mot särskild afgift, af skyddsvagnar till säkerhet för annat gods och för tågmaterielen, Taxa f. transp. å statens jernv. § 14; Samtrafiktaxan II I.

[2]) I Frankrike åtföljes minskning i den reguliera ansvarigheten af nedsättning i frakten, Lyon-Caën et Renault I 479 not. 3, Verne de Bachelard 73 ff.; i Tyskland utsträckes ansvaret (hvad beloppet angår) genom erläggande af en tilläggsafgift eller s. k. försäkringspremie, Betriebsregl. §§ 29: 1, 38, 44, 68; jfr om transport i öppna vagnar DHGB art. 424: 1; Betriebsregl. § 67: 2 (nedsatt frakt, mindre ansvar).

Icke mindre fördelaktigt för jernvägarne än de materiela förutsättningarna för ansvar äro äfven de formela ordnade. Först och främst måste anspråket af den ersättningsyrkande göras gällande inom en mycket knappt tillmätt tid. Så heter det i Regl. § 39 a) 4:o [1]) att "anspråk på ersättning för skada å bagage skall af emottagaren göras omedelbart efter det bagaget till honom utlemnats på bestämmelsestationen och senast innan det från stationen afhemtas"; (vi erinra, att endast sådan skada ersättes, som står i omedelbart sammanhang med en utanpå synbar åverkan) i samma paragraf b) 2:o, att "anspråk på ersättning för åkommen skada (å åkdon) skall af emottagaren göras hos stationsbefälet på bestämmelsestationen genast vid emottagandet"; i c) 3:o [2]) i fråga om djur, att "anspråk på ersättning skall väckas senast då djuren afföras från vagnarne"; och slutligen beträffande gods i d) 8:o [3]), att "anspråk på skadeersättning skall göras hos stationsbefälet genast då godset aflemnas till emottagaren och, då någon colly visar yttre märken till åkommen skada" (och i annat fall ersättes, som vi ofvan sett, endast skada förorsakad genom betjeningens förvållande), "anmälas innan samma colly öppnas eller från stationen afföres" [4]). Af de i de fyra anförda bestämmelserna [5])

---

[1]) Öfverensst. norskt Driftsregl. 44, 89 g) (dock med förbehåll om icke synbar skada).

[2]) Med de båda sista best. öfverensst. norskt Driftsregl. 88 ff.

[3]) Enl. norskt Driftsregl. samma regel som om resgods; enl. danskt Befordringsregl. § 64 liknande. Dessutom enl. båda preskription, norskt Driftsregl. 94; danskt Befordringsregl. l. e.

[4]) Huru strängt detta i tillämpningen gestaltar sig, synes af följande fall: några stolar, som sändes från Norrköping till Högsjö, befunnos vid framkomsten hafva åtskilliga ben afbrutna. Detta intygas af stationsinsp. på det senare stället, liksom det bevisas, att stolarna vid omlastning i Katrineholm voro hela. Det oaktadt afslås afsändarens yrkande på ersättning såsom för sent väckt; orsaken till skadan var för öfrigt ej utredd. Intend. i 1:sta Trafikdistr. $^{29}/_{9}$ 1885 (Lindell). Jfr deremot samma Intend. $^{27}/_{1}$ 1885 (Engberg): afsändaren beviljades ersättning för kaffe, som skadats genom tjära, hvarmed säcken kommit i beröring. En tjärfläck utanpå säcken förefanns vid aflastningen, men intet anspråk framstäldes vid afhemtningen. Fläcken betraktades således icke såsom "yttre märke till åkommen skada".

[5]) Jfr norskt Driftsregl. 89 f), g); danskt Befordringsregl. § 64; tyskt Betriebsregl. §§ 64, 69, jfr DHGB artt. 408, 423.

använda olika uttrycken är det endast två, nämligen "genast vid emottagandet" i b) 2:o och "genast då godset aflemnas" i d) 8:o, som genom sin obestämdhet kunna föranleda någon tvekan angående deras rätta betydelse. Det blir emellertid af motsättningen mellan de båda alternativen i d) 8:o, af hvilka det senare uppenbart är afsedt att vara det strängare, tydligt, att "genast" här icke får tagas alldeles strängt i sin verbala betydelse, utan måste anses beteckna: inom kortaste praktiskt möjliga, d. ä. skäliga tid; klart är äfven, att med den motsatta tolkningen ej särdeles många ersättningsfrågor skulle komma under materiel pröfning. Den frågan återstår emellertid, om det är till afsändarens eller mottagarens förhållanden, man vid bestämmandet af den skäliga tiden skall taga hänsyn; ehuru det särskildt i de fall, då mottagaren icke har något intresse af att göra anspråket gällande, möjligen stundom leder till obilligheter, kan man dock ej, då Regl. i de anförda ställena så starkt framhåller aflemnandet till mottagaren, derpå gifva något annat svar, än det (som vi sett, vid vanliga fraktförare giltiga), att det är de omständigheter, som röra denne, hvilka äro afgörande. I praxis tyckes man för öfrigt vara ganska mild i bedömandet af frågan, om den skäliga tiden är försuten eller icke[1]).

Angående bevisskyldigheten i ersättningsfrågor innehåller Trafikreglementet ingen allmän föreskrift. Man synes hafva förutsatt, att vid de undersökningar, som af jernvägsmyndigheterna anställas, det regelmässigt blir tydligt, om de materiela vilkoren för ersättningspligt äro för handen eller icke. Den enda bestämmelse i ingressen till § 39, som kunde hit hänföras, ("olyckshändelse, hvilken *uppenbarligen* varit föranledd af tjenstemännens eller betjeningens oaktsamhet eller försummelse"), tager sig också mera ut såsom en skärpning af de materiela fordringarna,

[1]) Af särskildt intresse är, att när gods aflemnas från en jernväg till en annan, anses, på grund af granskningstidens knapphet, den inventering, som företages, icke fritaga den aflemnande banan.

än såsom en regel angående bevisskyldigheten[1]). Emellertid kunna sådana naturligen icke umbäras, äfven om de i följd af utredningens vanliga fullständighet icke så särdeles ofta komma till användning. Specialbestämmelser finnas äfven. § 39 b) 2:o säger, att den, som yrkar ersättning för skada å åkdon måste styrka icke blott, "att skadan inträffat sedan åkdonet blifvit öfverlemnadt till betjeningen på afgångsstationen", utan äfven, "att skadan icke varit en följd af åkdonets bristfälliga beskaffenhet"[2]); dessutom är enligt § 39 d) 3:o—5:o den ersättningsyrkande bevisskyldig i de förut omtalade fall, då jernvägens ansvarighet är inskränkt till skada, uppkommen, såsom uttrycken lyda, "genom betjeningens vårdslöshet eller försnillning under transporten" (3:o), "genom något betjeningens förvållande" (4:o), eller "genom eldsvåda, betjeningens uppenbara vårdslöshet eller sådan olyckshändelse, som berott på stationsbefälet att förekomma" (5:o). Särskildt de två sista fallen äro genom sin omfattning af mycket stor betydelse, då det förra inbegriper alla händelser af inre skada utan synbart sammanhang med åverkan å emballaget, och det senare bland annat all förminskning eller förstöring af våta varor, all skada å bräckliga saker i ganska vidsträckt bemärkelse och all skada å sådant gods, som af trafikanterna sjelfva lastas och lossas. Men med dessa vigtiga undantag, som för öfrigt tydligen äro ur principiel synpunkt delvis berättigade, kan dock hufvudregeln, såsom en oafvislig conclusio in contrarium ger vid handen, icke blifva någon annan än den[3]), att det är jernvägen, som är bevisskyldig för de anledningar till skada, hvilka icke falla inom dess ansvarighetsområde, att det således är den, som skall ådagalägga,

[1]) Detta bestyrkes af uttryckssättet i d) 5:o: "om skada *bevisligen* uppkommit genom ... betjeningens *uppenbara* vårdslöshet".

[2]) Öfverensst. norskt Driftsregl. 89 e).

[3]) Enl. norskt Driftsregl. 89 d) är hufvudregeln densamma, med undantag enl. 90, 91. Liknande danskt Befordringsregl. §§ 63: 1—4. 66, 67; tyskt Betriebsregl. §§ 64. 69, jfr DHGB artt. 395. 397, 423; schweiz. Entwurf art. 18.

att en inträffad förlust eller skada "förorsakats genom medföljande passagerares eller godsafsändares eget förvållande eller oaktsamhet o. s. v." För det faktum, att skada inträffat under den tid, som jernvägens ansvarighet omfattar, är deremot nödvändigtvis den ersättningsyrkande bevisskyldig, hvarvid visserligen transportobjektets mottagande utan anmärkning genom jernvägsbetjeningen kan afgifva en presumtion för dess oskadda skick vid transportens eller, noggrannare, vid ansvarighetstidens början — deraf bestämmelsen, att i fråga om åkdon undantagsvis ett särskildt bevis om transportobjektets tillstånd vid denna tidpunkt erfordras för att grunda en ersättningsfordran.

Här torde vara lämpligt att infoga några upplysningar om förfarandet i mål rörande ersättning för under jernvägstransport timad förlust af eller skada å fraktadt gods, för att derigenom bevisskyldighetens såväl som i någon mån äfven de materiela reglernas betydelse må framstå klarare. Ersättningsanspråk bedömas i första hand af Intendenterna i Statens jernvägars olika Trafikdistrikt [1]) och af Trafikcheferna vid de enskilda jernvägarna. Beslutet föregås af vanligen mycket omfattande och grundliga undersökningar genom infordrande af yttranden af de stationsinspektorer och andra tjenstemän, som antingen på grund af egen erfarenhet eller efter förhör med underordnade (stationskarlar, konduktörer, packmästare m. fl.) kunna hafva något att upplysa, hvarjemte stundom sakkunniga personers, t. ex. handtverksmästares, utlåtanden om skadans beskaffenhet och sannolika orsak inhemtas. Detta förfarande eger rum helt och hållet oberoende deraf, om i ett särskildt fall bevisskyldigheten åligger jernvägen eller den ersättningsyrkande, och den bevisbörda, som enligt anförda föreskrifter hvilar å den senare, blir sålunda genom motpartens eget bistånd i största möjliga mån lättad, ehuru enligt bevisskyldighetens

[1]) Regl. § 40.

begrepp trafikanten dock naturligtvis alltid bär risken derför, att sakförhållandet icke kan blifva tillräckligt upplyst. Sjelfva beslutet fattas sedermera, åtminstone af Intendenterna i Statens Trafikdistrikt, först efter det att en juridiskt bildad rådgifvare tagit del af handlingarna och afgifvit yttrande; någon gång företagas äfven på dennes tillstyrkan nya undersökningar i en eller annan punkt. Såsom den myndighet, under hvars pröfning saken kommer, om den ersättningsyrkande besvärar sig — mot jernvägen är Intendentens eller Trafikchefens beslut definitivt — fungerar [1]) en kompromissrätt sammansatt af tre gode män, en ordförande, för ett år i sender utsedd af Rådstufvurätt eller Domare i den ort, der den jernvägsstation, vid hvilken anspråket från början väckts, är belägen, och två medlemmar, valde den ene af Intendenten eller Trafikchefen, den andre af den klagande. Kompromissrätten, hvilken skall höra såväl denne sistnämnde som äfven en representant för jernvägen samt i öfrigt inhemta erforderliga upplysningar, är vid sitt afgörande bunden af gällande reglementariska bestämmelser om ersättningspligtens förutsättningar. Dess beslut, som ej behöfver vara enhälligt, är mot båda parterna inappellabelt. Under domstols pröfning skulle en ersättningsfråga således endast i det fall kunna komma [2]), att ett kompromissbeslut öfverklagades såsom af formela skäl ogiltigt [3]). — Praktiskt sedt, kommer utgången vid kompromissrätten af lätt begripliga skäl att i de allra flesta fall helt och hållet bero af den af Rätten eller Domaren utsedda kompromissarien, och det låter sig icke förneka, att det afgörande beslutet lätteligen kan i följd af en opinion hos denne komma att gå stick i stäf mot de reglementariska föreskrifterna; naturligen få såväl dessa som äfven de på dem grundade besluten af Intendenter och Trafikchefer härigenom sin

[1]) Regl. § 41.
[2]) Jfr N. J. A. 1883: 180 ff.
[3]) Något sådant fall hafva vi icke hört omtalas.

praktiska betydelse i viss mån förringad[1]. Men om det tillåtes oss ett omdöme, så uppväges denna möjliga olägenhet, som för öfrigt icke lärer sakna aktualitet, af den snabbhet och billighet, som känneteckna det brukliga förfarandet, för att icke tala om den tunga för jernvägarna, som skulle uppstå, ifall deras tjenstemän för aflläggande af vittnesmål i ersättningsfrågor nödgades inställa sig vid till äfventyrs från deras tjenstgöringsområden aflägsna domstolar[2]. Faran för missbruk genom lättsinnigt eller, ännu värre, i spekulationsafsigt gjordt framställande och fullföljande af obefogade ersättningsanspråk har åtminstone hittills ej i nämnvärd mån framträdt.

Ersättningens belopp skall enligt § 39 d) 6:o i fråga om gods "beräknas efter godsets handelsvärde[3] på den plats, der det blifvit till transport på jernvägen inlemnadt, med tillägg af utbetald jernvägsfrakt". Det är således till afsändningsortens, icke till ankomstortens prisförhållanden man tager hänsyn, och i konseqvens härmed måste äfven den afgörande tidpunkten bestämmas[4]. Detta kan ej erkännas vara riktigt. Trafikantens objektiva intresse i godsets oskadda skick vid framkomsten är dock tydligen till sin storlek beroende af dess värde å bestämmelseorten, hvilket, om han efter allmängiltigt betraktelsesätt handlat ekonomiskt förnuftigt, är minst lika stort som värdet å afgångsorten med tillagd frakt; säkerligen är det också

---

[1]) Detta är skälet, hvarför vi ej ansett nödigt att taga kännedom om en större mängd sådana beslut. Vi hafva nämligen inskränkt oss till de i Statens 1:a Trafikdistr. under de två senaste åren handlagda frågorna, ungefär 75 till antalet. Till några kompromissbeslut hafva vi icke haft tillgång, utan grundar sig det i texten om dessas beskaffenhet sagda, liksom åtskilligt i hela denna framställning, på godhetsfulla muntliga meddelanden från sakkunnigt håll.

[2]) Antagligen skulle jernvägarna ej heller, om sådana olägenheter vore att befara, visa en så stor beredvillighet att genom sakförhållandets utredning stå en bevisskyldig motpart till tjenst.

[3]) Detta ord kan ej här få tagas bokstafligen, då hvarje beräkningsgrund skulle saknas i fråga om sådana föremål, som ej ingå i den egentliga handelsomsättningen, utan såsom betydande saluvärde.

[4]) Vid beräkningen af det afdrag, som är att göra för skadade föremåls återstående värde, är dock helt visst ankomstortens och ankomsttidens pris afgörande.

meningen att med värderingen efter afgångsortens förhållanden och tilläggandet af frakten träffa det negativa intresset i godsets behöriga framkomst. Den gjorda regleringen är emellertid icke alltid till jernvägens förmån. Är, då gods gått förloradt, bestämmelseortens pris i ett särskildt fall lägre än afgångsortens, får jernvägen ersätta mera än det objektiva intresset, och afsändaren befrias från följderna af sin felaktiga spekulation. Dessutom kan anmärkas, att jernvägen måste betala hela det ursprungliga värdet, när den är ansvarig för förlust, äfven om saken före förlusten genom en tilldragelse, för hvilken jernvägen ej svarar, mist en del af eller hela sitt värde. Och äfven derutinnan är den anförda bestämmelsen ofördelaktig för jernvägarna, att de på grund af densamma kunna komma att få utbetala i ersättning hela värdet af en dyrbar sak, om hvars närmare beskaffenhet de icke hade kännedom; nämligen för så vidt saken icke faller inom de i d) 2:o uppräknade kategorierna, då den ju icke alls ersättes. Lämpligare vore att hafva vissa maximalsatser för ersättningens storlek, hvilka endast i följd af uttrycklig deklaration och mot särskild afgift kunde öfverskridas. På detta sätt skulle äfven det individuela intresset kunna tryggas, hvilket nu är omöjligt.

För ett fall[1]) är verkligen en maximalsats bestämd, nämligen i fråga om förstördt eller skadadt resgods enligt § 39 a) 2:o och 3:o. Denna sats, 2 kr. pr skålpund, är ganska lågt tilltagen, åtminstone om man tager i betraktande, att ingen möjlighet finnes att genom deklaration eller dyl. framflytta gränsen. Bestämmandet inom maximum måste, ehuru det ej är i Regl. uttaladt, anses böra

---

[1]) Enl. Norskt Driftsregl. 88 f. ersättes handelsvärdet vid afsändningen med 9 särskilda maximalsatser för olika slag af transportobjekt. Enl. danskt Befordringsregl. § 65 beräknas ersättningen efter handelsvärdet å bestämmelseorten, dock högst med viss summa pr skålpund, såframt ej högre värde deklarerats och garantipremie erlagts, jfr §§ 32, 76, 82. Likaså enl. tyskt Betriebsregl. §§ 29, 38, 44, 68. I fransk rätt finnas deremot inga maximalsatser, Eger: Einführung 42, 91, Verne de Bachelard 86 ff.; schweiz. jernvägslagen ersätter värdet vid afsändningen inom en högt satt gräns. Artt. 25—28.

ske enligt den i d) 6:o uppstälda och nyss anförda regeln. Denna torde gälla äfven om beräknandet af ersättning för förlust af eller skada å åkdon och djur.

Om ett transportobjekt saknar allt värde å bestämmelseorten, så utgår dock ersättning, bestående af frakten och värdet å afgångsorten (likväl endast för total eller partiel förlust, icke för skada, då man i sådana fall icke kan tala om någon sådan i den betydelse af värdeförminskning, hvarom här är fråga). Saknas åter värde på denna sista plats, återstår dock frakten såsom det beräknade värdet å bestämmelseorten, hvadan denna kan komma att helt eller delvis återbäras[1]). Härvid är att märka, att, då godset endast lidit skada i egentlig mening, så kan, i fall det skadade på ankomststationen har ett värde, som är minst lika stort som frakten, naturligen ingen ersättning utgå. Deraf, att efter Reglementets system endast det negativa intresset skall ersättas, följer nämligen, att det värde, som det verkligen till bestämmelseorten anlända der har, skall afräknas från ersättningssumman. Reglementet iakttager för öfrigt fullständig tystnad med afseende på de fall, att transportobjektet icke har något värde å afgångsorten, och förbigår sålunda i § 39 en af de fem förut särskildt behandlade kategorierna af transportobjekt, nämligen lik. Beträffande dylika och andra notoriskt värdelösa föremål är det äfven ovisst, om man verkligen får på sätt, som antydts, från ersättningens stadgade allmänna beräkningsgrund sluta sig till en ansvarighet med högst fraktens belopp[2]).

---

[1]) Detta saknar naturligen tillämpning på förlust, när och i den mån frakten beräknas efter godsets myckenhet vid ankomsten. Se Trafikstyr. Cirk. n:o 236 om transport af is; här skall för öfrigt afsändaren ikläda sig ansvaret för förlust.

[2]) Till öfversigt öfver de olika möjliga fallen meddelas följande schema: A. Transportobjektet har värde på afgångsorten a) äfven på ankomstorten α) förlust: ersättningen = värdet å afgångsorten + frakten; β) skada: ersättningen = detsamma — det skadades värde å ankomstorten; b) utan värde på ankomstorten α) förlust = a) α); β) "skada": ingen ersättning. B. Utan värde på afgångsorten a) med värde på mottagningsorten α) förlust: ersättningen = frakten; β) skada: ersättning = detsamma — det skadades värde å ankomstorten; b) utan värde på ankomstorten α) förlust: ersättningen = frakten; β) "skada": ingen ersättning.

Det förekommer, att jernvägen mot utbetalande af ersättning såsom för total förlust öfvertager skadadt gods. I Reglementet omtalas detta endast för det fall, att en bagagepersedel "blifvit i allo förstörd eller ohjelpligt skadad". Men detsamma får antagas gälla äfven beträffande andra arter af transportobjekt, då den inträffade skadan, om den också ej förtagit föremålet hvarje värde, likväl gjort det alldeles otjenligt för användning till det dermed afsedda ändamål. Så är t. ex. händelsen med en maskin, som blifvit så söndersplittrad, att endast metallvärdet är öfrigt. I praktiken går man godvilligt vida längre[1]), hvilket i de fall, hvarom vi tagit kännedom, ländt jernvägen till obestridlig fördel.

I ett visst sammanhang med det nu framstälda stå de angående bagage (§ 39 a) 6:o) och gods (ib. d) 7:o) gifna bestämmelserna, att, när ett föremål, såsom icke inom stadgad tid tillrättaskaffadt, ersättes såsom förloradt, jernvägen, såvida icke ersättningstagaren gör särskildt förbehåll att, om det sedermera skulle återfinnas, få mot detsamma utbyta den bekomna ersättningen[2]), genom denna sistnämndas utbetalande förvärfvar definitiv rätt till det ersatta föremålet. Genom uraktlåtenhet att göra förbehåll af omtalad art, kan trafikanten sägas abandonera det förkomna godset. Analogien med det sjörättsliga "afträdandet af försäkradt fartyg eller gods" är uppenbar; här finnes en motsvarighet särskildt till det i Sjöl. § 260 afhandlade fall; den nyss omtalade abandonen af skadadt gods åter erinrar om Sjöl. § 259.

Slutligen bör det anmärkas, att de i det föregående framstälda reglerna ej utesluta den skadeståndstalan mot jernvägens tjenstemän, till hvilken egare eller innehafvare af annan rätt i en transporterad sak kan vara befogad enligt allmänna regler om skadegörelse utom kon-

---

[1]) T. ex. i det ofvan citerade målet om genom tjära skadadt kaffe. Jernvägen öfvertog hela säcken för 106 kr. och sålde den så fördelaktigt, att förlusten blef endast omkring 5 kr. i st. f. fordrade 58.

[2]) Jfr danskt Befordringsregl. §§ 33, 65.

traktsförhållanden, likasom icke heller det anspråk, som en trafikant, åtminstone när det är fråga om Statens jernvägars tjenstemän, kan mot dessa rikta på grund af tjenstefel. Båda slagen af talan kunna ifrågakomma, när antingen jernvägen undantagsvis icke ens svarar för sina underordnades fel och försummelser, samt när i ett särskildt fall det belopp, som jernvägen under motsatt förutsättning utbetalar, icke motsvarar den verkliga skadan. Detta senare lärer emellertid icke kunna afhjelpas genom talan på grund af ett blott tjenstefel, då samma skäl, som tala för en inskränkning af jernvägens eget ansvar, äfven här äro verksamma; och äfven hvad angår den förra anledningen att på grund af tjenstefel väcka talan mot en vid jernväg anställd person, bör märkas, att jernvägens befrielse från ansvarighet för ett transportobjekt kan hafva ett visst inflytande i riktning att förminska personalens tjensteåliggganden med afseende på detsamma. Detta är emellertid något blott och bart faktiskt, som ej förtager regeln om betjeningens ansvar för tjensteförsummelser, i den mån sådana förekomma, dess giltighet.

I posttrafiken gäller det enligt K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 § 10, Poststadga § 77, såsom allmän regel, att Postverket icke är ansvarigt för till postbefordran aflemnade försändelser, och undantagen från denna regel äro noga begränsade[1]). Ansvar eger nämligen rum endast med afseende å assurerade eller oassurerade paketer, rekommenderade och assurerade bref samt dessutom "på grund af förbehåll om postförskott eller annat särskildt aftal". Då äfven rekommendation och assurans äro att anse såsom dylika särskilda aftal, så finnes det strängt taget blott ett enda fall, nämligen försändning af oassurerade paketer, med hvilka emellertid resandes i postiljons vård aflemnade gods likställes[2]), då ansvarighet åligger Postverket redan på grund af blotta fraktaftalet. För alla andra arter af transportobjekt,

[1]) Så äfven norsk Lov om Postvæs. § 31; dansk § 17; tysk Postges. § 6.

[2]) Kungör. $^{29}/_{11}$ 1872 § 95, ännu gällande enl. Poststadga § 107 m. 5.

således bref, brefkort, korsbandsförsändelser, tidningar och tidskrifter samt resgods, som ej öfverlemnas till postiljonen, ikläder sig Postverket antingen alls ingen ansvarighet eller ock endast på grund af särskildt förbehåll, när sådant är möjligt. Det är derför lämpligt att först taga i betraktande ansvarigheten för oassurerade paketer.

Härom handlar såsom hufvudställe K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 § 9 mm. 2 och 3, som ordagrannt upprepas i Poststadga § 75 mm. 2 och 3, endast med utbyte af (2) skålpund mot (1) kilogram. Postverket åligges en alldeles obetingad ansvarighet för förlust, hvarmed dock uppenbarligen menas endast total förlust[1]), och för hvarje skada, som icke "skäligen kan anses härröra deraf, att paketet icke varit med vederbörlig omsorg inlagdt"[2]). Denna bestämmelse måste emellertid suppleras genom det i Poststadga § 97 m. 3 gifna stadgande, att den, som försänder vissa uppräknade eldfarliga eller explosiva och derför från befordran uteslutna ämnen, ansvarar för all skada, som deraf timar[3]), och följaktligen icke heller kan göra anspråk på någon ersättning för försändelsens egen förlust; derjemte må det anmärkas, att det beträffande flytande feta eller fetaktiga ämnen är föreskrifvet, att de endast efter omsorgsfull undersökning med hänsyn till inpackningen till befordran mottagas, hvadan en afsändare, som undandrager sig denna undersökning, torde vara all rätt till ersättning förlustig. Och i allmänhet kan det sägas, att, då en paketförsändelse genom innehållets beskaffenhet är, vare sig absolut eller relativt, oloflig, ingen ersättningspligt för Postverket eger rum. Äfven den utvidgande tolkning af anförda lagrum torde vara oafvislig, att Postverket icke heller svarar för skador, som en transporterad sak kan lida i följd af sin

[1]) "förkomna".

[2]) Enl. tysk Postges. § 6 svarar postverket icke för skada eller förlust timad genom afsändarens egen vårdslöshet, sakens naturliga beskaffenhet eller oundvikliga följder af en naturtilldragelse. Norsk Postlov § 31 förbehåller endast sådan skada, som i följd af innehållets eller emballagets beskaffenhet ej kan tillräknas postverket. Jfr dansk Postanordn. III § 15 II c)—g), VI § 8 I a).

[3]) Liknande tysk Postordn. § 10: I, III. § 11: III.

egen naturliga beskaffenhet eller afsändarens försummelse, och som icke enligt postbefordringens art stått att förhindra. Öfver hufvud tyckes endast rent mekanisk skada vara i lagrummet afsedd.

Något afvikande regler gälla i fråga om paketer till eller från utrikes ort. Vi anteckna, att, medan det beträffande försändelser mellan Sverige och Norge eller Danmark är uttryckligen erkändt[1], att "oundvikliga naturförhållanden eller dylikt (vis major)" icke befria Postverket för ansvarighet vare sig för skada eller förlust, så undantages deremot i fråga om paketer, som utvexlas mellan Sverige och Storbritannien med Irland sådana anledningar (i den engelska texten: "cases beyond control") till skada eller förlust[2], och enligt den för en mängd staters paketutvexling gällande Pariserkonventionen af $^{3}/_{11}$ 1880[3]) är detsamma förhållandet. Om å andra sidan ingenting i dessa författningar nämnes om den befrielseorsak, som finnes upptagen i K. F. $^{12}/_{11}$ 1872, nämligen brist i inpackningen, så kan detta endast bero derpå, att detta undantag ansetts sjelfklart.

Någon skyldighet för trafikanten att vid emottagandet af ett skadadt paket göra anmärkning eller förbehåll finnes i allmänhet icke[4]. K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 ger honom endast rätt, icke pligt att låta postanstalten i adressorten meddela intyg om skadans befintlighet, och icke ens när skadan är på det yttre synbar, gäller i detta afseende någonting särskildt. Enligt de internationela öfverenskommelserna deremot upphör ansvarigheten, när paket mottagits och qvitterats[5].

---

[1]) Generalpoststyr. Kung. $^{4}/_{3}$ 1886 art. 16: 8 (Norge); Öfverenskommelse om postförbindelsen mellan Sverige och Danmark $^{24}/_{12}$ 1885 ($^{15}/_{1}$ 1886) art. 17: 8.

[2]) Aftal mellan Postförvaltn. i Sverige och i Storbritannien och Irland $^{13}/_{4}$ ($^{16}/_{3}$) 1886 art. 10: 1.

[3]) Art. 11 m. 1 i dess genom Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 bestämda lydelse.

[4]) Annorlunda i tysk rätt, Postges. § 7, Schott l. c. 560, dock blott presumtion; enligt norsk Lov om Postvæs. § 30 a) (qvittensen afgörande). Jfr dansk Postanordn. III § 15 II b)—f).

[5]) Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 art. 11: 7; jfr Aftal med Storbritannien och Irland $^{13}/_{4}$ 1886 art. 10: 7: "Förvaltningarnas ansvarighet upphör för postpaket, som egaren mottagit" ("of which the owners have accepted delivery").

Öfverallt finnas bestämmelser om den tid, inom hvilken ersättning måste hos Poststyrelsen begäras vid äfventyr af talans förlust[1].

Bevisskyldigheten med afseende på skadans orsak åligger Postverket[2]. De i K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 använda uttryckssätt gifva emellertid vid handen, att Postverket icke behöfver bevisa mera, än att paketet varit bristfälligt inlagdt, och att skadan efter sin beskaffenhet lätteligen kan hafva deraf uppkommit.

Om således förutsättningarna för postverkets ersättningspligt äro bestämda efter för trafikanterna ganska gynnsamma grunder, så att densamma i många stycken går utöfver det allmänt och i fråga om vanliga fraktförare gällande, så återtages detta i någon mån genom de föreskrifter, som reglera ersättningens belopp. Vissa maximalsatser äro nämligen för detta bestämda. Så stadgas i K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 § 9 m. 2, att för förloradt paket "eger afsändaren att i ersättning af postmedlen erhålla, om paketets vigt uppgår till högst 2 skålpund, Två R:dr och, om vigten utgör mer än 2 skålpund, Fyra R:dr med tillägg dertill af En R:dr för hvarje[3]) skålpund, hvarmed vigten öfverstiger 4 skålpund", numera ändradt så, att $^{1}/_{2}$ kilogram motsvarar 1 skålpund. Dessa belopp äro icke blott maxima, utan äfven fixa satser, som utbetalas, äfven om det förlorade föremålets värde är mindre. Detta, som torde hafva motiverats af de ifrågavarande summornas ringhet, är det enda, som kan ur de anförda orden utletas; och att meningen verkligen är denna, bestyrkes deraf, att enligt m. 3 i händelse af skada samma ersättning mot

---

[1]) K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 § 11, Poststadga § 78: 1 år, 60 dagar resp.; Generalpoststyr. Kung. $^{4}/_{3}$ 1886 art. 16: 7 (Norge); Öfverenskomm. $^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 7 (Danmark); Aftal $^{13}/_{4}$ 1886 art. 10: 5 (England); Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 art. 11: 5, alla stadgande 1 år. Enl. tysk Postges. § 14 är preskriptionstiden 6 månader. Likaså norsk Lov om Postvæs. § 30 b). Enl. dansk d:o § 18 3 och 6 månader.

[2]) I denna riktning norsk Lov om Postvæs. §§ 31, 32; dansk Lov om Postvæs. § 17 a) (jfr dansk Postanordning III § 15 II d)); tysk Postges. § 6, jfr DHGB artt. 395, 421.

[3]) Det menas hvarje helt eller påbörjadt.

det skadades öfverlåtande åt Postverket tillerkännes trafikanten (han eger "åtnjuta den för förkommet paket i näst-föregående moment stadgade ersättning, hvaremot paketet tillfaller postverket"). Här bör äfven anmärkas, att enligt K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 § 14, Poststadga § 81, när förkomna saker ersättas, afsändarens rätt till desamma alltid skall på Postverket öfverlåtas[1]). Såsom förkommen är en försändelse att anse, när reklamation visat sig fruktlös.

I den internationela samfärdseln åter äro de faststälda satserna endast maxima. Så heter det likalydande angående utvexlingen med Norge[2]) och Danmark[3]): "Ersättningen för förkommet eller skadadt mellanrikspaket utan angifvet värde bestämmes efter förlustens eller skadans verkliga belopp; dock kan ersättningen för paket af högst 6 kilograms vigt icke öfverstiga 12 kronor och för paket af högre vigt icke gäldas med mer än 1 krona för $^1/_2$ kilogram eller del deraf". Härmed öfverensstämma noggrannt Konvent. med Storbritannien och Irland[4]) och Pariserkonvent. af $^3/_{11}$ 1880[5]), endast att den förra bestämmer den högsta ersättningen till 15 francs för ett paket intill 3 kilogram (de största, som utvexlas) och den senare till 25 och 15 francs för paket intill 5 och intill 3 kilogram resp., allt efter som den ena eller andra af dessa maximivigter är för samfärdseln i hvarje fall faststäld[6]). Detta är tydligen ett helt annat system än det, som gäller för den inländska trafiken. Här är den bestämda summan icke en både uppåt och nedåt bindande uppskattning af det försända föremålet eller öfver hufvud någon uppskattning deraf, ty i sådant fall skulle en blott skada, då det icke är tal om någon öfverlåtelse, ersättas endast med en

1) Enl. dansk Postanordn. III § 15 VI har trafikant rätt att återlösa tillrättakommet föremål.

2) Generalpoststyr. Kung. $^4/_3$ 1886 art. 16: 3.

3) Öfverenskommelse $^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 3.

4) Aftal $^{13}/_4$ 1886 art. 10: 1.

5) Art. 11: 1 enligt Tilläggsakt $^{21}/_3$ 1885.

6) Öfverensstämmande tysk Postges. § 9, dansk Lov om Postvæs. § 17: skada ersättes dock endast, när yttre åverkan, jfr Postanordn. VI § 8 I b), tysk Postges. § 7.

proportionerlig del af summan. Begränsningen är tvärtom direkt riktad på sitt mål att förebygga allt för stor risk för Postverket; förlust och skada uppskattas hvar för sig och obundet, men ingendera kan föranleda större utbetalning än af det bestämda beloppet. Den frågan, med hänsyn till hvilken orts förhållanden värderingen skall ske, är här på grund af transportens internationela karakter mycket vigtig, men har dock ej i författningarna blifvit uttryckligen afgjord. Den bestämmelsen i Pariserkonventionen[1]) lemnar emellertid ledning i detta afseende, att "afsändare af ett förloradt paket har rätt till restitution af erlagda afgifter"; sammanhåller man detta ställe med de stadganden, som öfverallt upprepas[2]), att det är den postförvaltning, under hvilken afsändningspostanstalten lyder, som, eventuelt med regress mot en annan postförvaltning, skall utbetala ersättningen till afsändaren eller mottagaren, så befäster sig, åtminstone med afseende å den trafik, som är underkastad Pariserkonventionen, den öfvertygelsen, att det är afsändningsortens prisförhållanden och följdriktigt äfven afsändningstidens, som äro afgörande för uppskattningen af paketets värde. Dermed är, när det är fråga om förlust, saken klar; vid skada åter fordras en uppskattning af det återstående värdet för att genom jemförelse med det ursprungliga utröna skadans storlek. Och härvid måste mottagningsort och mottagningstid komma i betraktande. Vi hänvisa för öfrigt till det ofvan med afseende på jernvägstransport sagda.

Såsom särskilda aftal, på grund hvaraf Postverket kommer att ansvara för andra slags försändelser än paketer (och resgods) eller att ansvara för dessa i vidsträcktare mån än enligt sjelfva fraktaftalet, nämnas rekommendation[3]), assurans och förbehåll om postförskott. Rekom-

1) L. c.

2) Generalpoststyr. Kung. $^4/_3$ 1886 art. 16: 6; Öfverenskommelse $^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 6; Aftal $^{13}/_4$ 1886 art. 10: 2; Pariserkonvent. $^3/_{11}$ 1880 art. 11: 2 enligt Tilläggsakt $^{21}/_3$ 1885.

3) Enl. tvänne vota af Calonius $^{27}/_{11}$ 1793 och $^{10}/_3$ 1794 (Opera omnia III, 218 ff., 319) ansvarar postverket vid rekommendation ej för vådliga

mendationens betydelse angifves (K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 § 1 m. 2, Poststadga § 14 m. 1) vara den att utgöra ett förbehåll, "att brefvet (endast bref, brefkort och korsband kunna rekommenderas)[1]) ej må utan emot qvitto af adressaten eller hans ombud utlemnas[2])". Härmed är emellertid ingalunda en uttömmande bestämning gifven. Rekommendationen verkar äfven, att Postverket blir ansvarigt för brefvets förlust af hvilken anledning som helst (§ 8 m. 1)[3]) och äfven för dess skadande (ib. m. 2)[4]). I förra fallet utgöres ersättningen af den fixa summan 50 kronor, ehvad brefvet haft värdefullt innehåll eller ej[5]); i det senare ersättes skilnaden i värde mellan 50 kr. och brefvets innehåll vid framkomsten, om nämligen brefvet är så skadadt, att någon del af innehållet kunnat uttagas. I formelt afseende är att iakttaga, att, i motsats mot det om paketer gällande, innehållet vid framkomsten måste, innan adressaten mottager brefvet, å bestämmelseortens postanstalt pröfvas[6]).

I fråga om internationela försändelser (rekommenderas kunna bref, brefkort, trycksaker, affärshandlingar och varuprof) har man deremot[7]) fasthållit rekommendationens karakter att åsyfta en garanti för framkomst öfverhufvud, icke en försäkring mot skada. Det är nämligen endast förlust, som ersättes[8]) med den bestämda summan (50

---

händelser, utan endast för posttjenstemännens och postförarnes fel och försummelse, med afs. hvarå den ersättningsyrkande är bevisskyldig. Annorlunda K. D. ${}^{16}/_{12}$ 1793.

[1]) Poststadga § 14 m. 2; likaså enl. dansk Lov om Postvæs. § 3 a); enl. tysk Postordn. § 15 rekommenderas äfven paketer.

[2]) Öfverensstämmande norsk Lov om Postvæs. § 10.

[3]) Jfr härmed, att enl. tysk Postges. § 6 samma garanti eger rum för ilbudsförsändelser ("Estafettensendungen") som för rekommenderade försändelser.

[4]) Samma inskränkning af ansvarigheten som vid paketer, eller att postverket ej svarar för skada, som skäligen kan anses hafva föranledts af bristfällig inläggning, torde dock analogiskt gälla äfven här.

[5]) Enl. K. Br. ${}^{27}/_{11}$ 1772 m. 13, K. Kung. ${}^{16}/_{2}$ 1849 ersattes endast penningar och jemförliga effekter.

[6]) K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 § 8, Poststadga § 73.

[7]) I anslutning till fransk Loi ${}^{25}/_{1}$ 1873 art. 4: "aucune indemnité soit pour détérioration, soit pour spoliation".

[8]) Pariserkonvent. ${}^{1}/_{6}$ 1878 art. 6 bis enl. Tilläggsakt ${}^{21}/_{3}$ 1885. Likaså tysk Postges. § 10; norsk Lov om Postvæs. § 12; dansk d:o § 17.

francs). En annan skiljaktighet är den, att Postverket icke svarar, då förlusten "härrört af oundvikliga naturförhållanden eller dylikt (vis major)", i hvilket afseende dock försändelser till eller ifrån Norge, Danmark och Finland göra undantag[1]).

I formelt afseende märkes, att ansvarigheten "upphör för sådana rekommenderade försändelser, hvilka egaren qvitterat och emottagit"[2]).

Angående den tid, inom hvilken ersättningsanspråk bör fullföljas, och bevisskyldighetens fördelning kan hänvisas till det om paketer sagda. Någon värdering kommer i fråga endast vid inländska rekommenderade bref, som blifvit skadade.

Äfven assuransens natur är i K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 på ett otillfredsställande sätt karakteriserad[3]), när det (§ 1 m. 1) heter, att man genom assurans kan "försäkra sig om ersättning af postmedlen för den händelse brefvet ej skulle komma adressaten tillhanda", ehuru i dessa ordalag åtminstone alla fall af förlust äro inbegripna. I sjelfva verket åstadkommes genom assuransen en mot trafikanten och i viss mån äfven emot Postverket bindande taxering af den assurerade försändelsen, den vare nu ett bref eller ett paket. Inträffar sedan total förlust, skall Postverket ersätta det förlorades verkliga värde efter objektiv måttstock[4]), dock högst med det i assuransen angifna beloppet[5]). Bevisskyldigheten i fråga om värdet åligger emellertid icke, såsom regelmässigt vore, trafikanten, utan Postverket[6]).

---

[1]) Generalpoststyr. Kung. ${}^{4}/_{3}$ 1886 art. 16: 8; Öfverenskommelse ${}^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 8; Deklaration ${}^{30}/_{6}$ 1880 n:o 2.

[2]) Pariserkonvent. ${}^{1}/_{6}$ 1878 art. 6 bis enl. Tilläggsakt ${}^{21}/_{3}$ 1885.

[3]) Bättre Poststadga § 15 m. 1: "till visst uppgifvet belopp försäkras".

[4]) Sannolikt är det till förhållandena å afsändningsorten, som hänsyn bör tagas.

[5]) K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 § 7 m. 1, Poststadga § 74 m. 1.

[6]) Härmed sammanhänger, att enl. K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 § 2, Poststadga § 15 m. 6, då skälig anledning förekommer, att värdet angifves för högt, afsändningspostanstalten eger fordra försändelsens öppnande. Postverket är bevisskyldigt äfven efter tysk Postges. § 8. Annorlunda i viss mån dansk Postanordn. III § 15 II h). — Uppskattningen sker, om möjligt, genom kompromissarier enl. K. F. ${}^{12}/_{11}$ 1872 § 12, Poststadga § 79.

Härvid är detta på förhand afskuret från bevisning om de i försändelsen inlagda föremålens myckenhet och beskaffenhet, när afsändaren i dessa afseenden förskaffat sig intyg af afsändningsortens postanstalt. I detta fall svarar Postverket derjemte äfven för icke på omslaget eller förseglingen synbar brist i det intygade innehållet[1]). Eljes åter endast, då förseglingen är "rubbad eller omslaget så skadadt, att någon del af brefvets (eller paketets) innehåll kunnat derur uttagas[2])", och dessutom under förutsättning af sådan pröfning å ankomstortens poststation, som i fråga om rekommenderade bref omtalats. Ersättningens belopp i händelse af skada är numera[3]) så bestämdt, att mot den skadade försändelsens öfverlåtande på Postverket samma ersättning som för förlust utbetalas.

I den internationela samfärdseln utvexlar Sverige såväl paketer som bref med angifvet värde. Pariserkonventionerna[4]) om sådana försändelser följa samma system som det om utvexling af oassurerade paketer gällande, nämligen att såväl vid total förlust[5]) som vid partiel förlust och skada den angifna assuranssumman endast begränsar ersättningens belopp och icke utgör någon värdering af försändelsen[6]). Under det att afsändaren af en inländsk försändelse, som, innehållande 200 kr., men assurerad för

1) Detta är i sjelfva verket endast en tillämpning af den i H. B. 12: 3 uttalade grundsatsen.

2) Härmed borde det likställas, om vigten är mindre än vid inlemnandet. Jfr tysk Postges. § 7. Med de svenska bestämmelserna öfverensstämmer norsk Lov om Postvæs. §§ 16, 27 (postverket kan öfvertaga skadad försändelse). — I ett fall, nämligen när frimärkena äro oriktigt placerade, så att de kunna dölja en öppning, *får* ej försändelsen utqvitteras, innan adressaten förvissat sig om innehållets behöriga skick, Poststadga § 37 m. 6.

3) K. K. $^{26}/_{5}$ 1882. Enl. dansk Postanordn. III § 15 V *kan* den ersättningsberättigade öfverlåta skadadt assureradt paket.

4) Aftal $^{1}/_{6}$ 1878, förändradt genom Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 (bref); Konv. $^{3}/_{11}$ 1880 enl. den genom Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 förändrade lydelsen (paketer).

5) I detta fall inträder den ersättande förvaltningen i egarens alla rättigheter, Aftal $^{1}/_{6}$ 1878 art. 8: 2.

6) L. e. art. 8: 1; Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 art. 11: 1; Generalpoststyr. Kung. $^{4}/_{3}$ 1886 art. 16: 5.; Öfverenskommelse $^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 5. Så äfven tysk praxis på grund af Postges. § 8 (Sehott l. e. 556 not. 110); dansk Lov om Postvæs. § 17 (vid förlust återställes äfven porto; skada ersättes i regel, endast om yttre åverkan).

endast 100 kr., blifvit beröfvad hälften af sitt innehåll, icke får någon ersättning alls, utbetalas deremot i motsvarande fall vid en internationel försändelse hela assuranssumman (vanliga försäkringsgrundsatser skulle som bekant leda till ett tredje resultat, att halfva försäkringssumman utginge).

Äfven med afseende på assurerade försändelser är Postverkets ansvarighet för internationela försändelser, med undantag af sådana, som komma från eller gå till Norge, Danmark och Finland, inskränkt, så att den icke omfattar skada eller förlust, åkommen genom vis major[1]).

Skyldighet att före mottagandet anmärka skadan finnes stadgad, utan att någon skilnad är gjord på de fall, att förseglingen är rubbad eller omslaget skadadt, och att detta icke är förhållandet[2]).

Om bevisskyldigheten med afseende på värdet finnes ingen uttrycklig bestämmelse, men de använda ordalagen föranleda närmast, att den anses hvila å Postverket[3]). Vis major skall naturligtvis ådagaläggas af detta.

Preskriptionstiden är densamma som vid oassurerade paketer.

Genom att taga postförskott förbehåller sig afsändaren, att försändelsen (som kan utgöras af bref, korsbandsförsändelse eller paket)[4]) "må adressaten tillställas endast under vilkor att af denne, för utbekommandet, erlägges ett visst penningebelopp", som Postverket sedan skall tillhandahålla afsändaren[5]). Postverket har således åtagit

1) Bedrägligt angifvande af högre värde än det verkliga medför (Pariserkonvent. $^{1}/_{6}$ 1878 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 art. 6 och Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 art. 11 bis.) förlust af hvarje rätt till ersättning. Så äfven tysk Postges. § 8.

2) Blotta qvitterandet tillintetgör ersättningsanspråket, Pariserkonvent. $^{1}/_{6}$ 1878 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 art. 8 m. 4.

3) Pariserkonvent. $^{1}/_{6}$ 1878 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1886 säger i art. 8: "Har emellertid endast en del af innehållet gått förlorad eller tillgripits ("en cas de perte ou de spoliation partielle") och understiger denna del det angifna värdet ..."

4) Poststadga § 24 m. 1. Liknande (äfven brefkort) dansk Lov om Postvæs. § 3 e), jemförd med a), och tysk Postordn. § 18: VIII.

5) Poststadga l. e.

sig dels att af emottagaren inkassera ett visst belopp, dels äfven att, intill dess detta uppdrag lyckligen utförts, för afsändarens räkning innehålla försändelsen. Det är klart, att ansvarighet kan ådragas såväl genom försummelse att utföra det förra uppdraget som genom brytande af det i den senare punkten liggande förbudet. Det är möjligt, att det är ansvarigheten i dessa afseenden, hvarpå i K. F. 12/11 1872 § 16 hänvisas, ehuru den visserligen är af en helt annan art än det eljes i förordningen omtalade ansvaret för förlust och skada. Om Postverket brister i sin pligt att söka inkassera beloppet, blir förhållandet att bedöma uteslutande efter rättsreglerna om inkasseringsmandat; utlemnas åter godset utan betalning, bör naturligtvis äfven den häraf följande skadan ersättas, och detta finnes tydligt utsagdt i Poststadga § 76, som i detta fall berättigar afsändaren att utfå det belopp, hvarå postförskottet lyder[1]), oafsedt om försändelsen är assurerad.

Det kan emellertid ifrågasättas, om ej äfven en verklig ansvarighet för förlust bör vid postförskottsförsändelser ega rum. Då Postverket icke får lemna försändelsen ifrån sig åt adressaten utan att ådraga sig ansvar, vidsträcktare eller inskränktare, så kan samma påföljd äfven synas böra vara förenad med sakens utlemnande åt en tredje person och konseqvent med dess försvinnande öfverhufvud[2]). Åtminstone borde Postverket vara bevisskyldigt för, att försändelsen icke mot förbud utlemnats till adressaten. Redan enligt äldre författningar kunde till stöd för den uppfattningen, att ansvar för förlust åligger Postverket, anföras, att rekommendation och postförskott icke få kumuleras[3]), och genom K. K. 26/5 1882 har den blifvit uttryckligen

[1]) Likaså dansk Postanordn. IV § 7 I. Jfr Schott 417; Eger II 552 (skadan, högst sakens värde). Enl. det 1869 afgifna Förslag till Posttaxa var ansvarigheten inskränkt till det, som afsändaren sedan ej kunde utfå af adressaten.

[2]) Jfr, att en så vidsträckt ansvarighet grundas på rekommendationen, som dock endast skall utgöra ett förbehåll om försändelsens utlemnande blott mot qvitto.

[3]) Poststadga § 24 m. 4. Assurans är deremot möjlig. Äfven rekommendation enl. dansk Postanordn. IV § 5 I och tysk rätt, Schott 569.

erkänd, då det der heter, att postförskottsförsändelse i allmänhet, som *går förlorad*, medan den befann sig i Postverkets vård, ersättes med postförskottssumman[1]), hvaremot för assurerad postförskottsförsändelse godtgörelse utgår endast i enlighet med de för assurans gällande regler.

I öfverenskommelserna med främmande postförvaltningar omtalas endast postförskott å paketer, detta deremot ej blott i aftalen med Norge och Danmark[2]), utan äfven i Pariserkonventionen af 3/11 1880 enl. Tilläggsakt 21/3 1885[3]). Ingenstädes finnes någon bestämmelse om ansvaret för postförskottsförsändelser.

Angående de andra fall af "särskildt aftal", i hvilka enligt K. F. 12/11 1872 § 10 ansvarighet kan komma att åligga Postverket, hafva vi icke i tillgängliga författningar funnit någon upplysning. Möjligen åsyftas emellertid postanvisningar[4]), vid hvilka dock Postverkets roll är en helt annan än en postförares; det är ju till och med endast undantagsvis, som några penningar i följd af en postanvisning verkligen transporteras. Man kunde äfven tänka på förbehåll om mottagningsbevis och dylikt.

Det finnes i K. F. 12/11 1872[5]) uttryckligen sagdt, att, då den, som lidit förlust derigenom, att "till postbefordran aflemnad försändelse antingen alldeles icke eller i skadadt eller ofullständigt skick till sin bestämmelse framkommit", — — — "icke är berättigad att ersättning derför af Postverket utbekomma eller har — — försutit den honom i sådant afseende tillkommande rätt", han kan vända sig med ersättningstalan mot den tjensteman, hvilkens oärlighet eller vårdslöshet orsakat skadan. I detta fall är, såsom äfven särskildt uttalas, den ersättningsyrkande bevisskyldig. För öfrigt har man att skilja emellan

[1]) Af motsvarigheter härtill hafva vi icke i utländska författningar funnit några säkra spår.

[2]) Generalpoststyr. Kung. 4/3 1886 art. 10: 1; Öfverenskommelse 24/12 1885 art. 10: 1.

[3]) Art. 1: 1.

[4]) Om en ansvarighet i detta hänseende talar dansk Postanordn. V § 7 I.

[5]) § 17, Poststadga § 82.

det fall, att tjenstemannens felaktiga förhållande är endast en tjensteförsummelse, och det, att hans förfarande, äfven om tjenstepligten lemnas ur räkningen, är af beskaffenhet att föranleda civilt eller kriminelt ansvar. Under den förra förutsättningen böra de om Postverkets ansvarighet gällande reglerna vara bestämmande i fråga om ersättningens belopp; under den senare deremot blir saken i sin helhet att bedöma alldeles efter vanliga skadeståndsregler [1]).

Sedan vi nu genomgått de gällande bestämmelserna om jernvägarnas och Postverkets ansvarighet, stå vi framför den frågan, om ej dessa bestämmelser äro sådana, att de helt och hållet eller delvis utesluta jernvägs- och posttransporten från fraktaftalets område. Vi hafva nämligen sett, att ifrågavarande transportanstalter äro befriade från allt ersättningsansvar för transportens fördröjande och i vissa fall och i vissa afseenden äfven för förlust af eller skada å transportobjektet. I fraktaftalet hafva vi åter inlagt den verkan, att fraktföraren blir förpligtad att såsom resultat garantera sakens framkomst i oskadadt skick. Häri ligger visserligen intet hinder för, att denna förpligtelse förenas med ett mindre eller större mått af betingelser och förbehåll, hvarigenom ansvarigheten inskränkes; men det fordras dock, att fraktföraren verkligen åtagit sig att åvägabringa resultatet, låt vara endast under vissa omständigheter. Och det är en allmän grundsats, att underlåtenhet att uppfylla en förpligtelse åtföljes af ansvar, hvarför man väl kan sätta i fråga att från frånvaron af ansvar sluta till frånvaron af förpligtelse, således äfven till obefintligheten af ett fraktaftal. En sådan slutsats skulle emellertid vara förhastad, då nämligen sammanhanget mellan förpligtelse och ansvarighet icke är alldeles nödvändigt. Den sanktion af förpligtelsen, som ligger i ansvarigheten, har afseende såväl å den förpligtades vilja som å hans förmåga att uppfylla sin förbindelse. I det förra afseendet kan den privaträttsliga ansvarigheten ersättas genom en sanktion af annan art, i här ifrågavarande fall genom jernvägars och Postverks publika karakter och deras deraf följande offentligrättsliga ansvar. Hvad åter förmågan att uppfylla en åtagen förbindelse angår, så står det, utan hinder af fraktaftalets natur, enhvar fraktförare fritt att i detta afseende utesluta allt ansvar för hinder, som oaktadt trafikens ändamålsenliga inrättning komma emellan, och för denna ändamålsenliga inrättning borgar återigen de ifrågavarande transportanstalternas offentligrättsliga natur. Resultatet blir sålunda, att trafikanterna ständigt hafva, jemte den privaträttsliga eller ensam, en offentligrättslig garanti för det behöriga uppfyllandet af jernvägarnas eller Postverkets förpligtelse. Och vi tro icke, att det möter något afgörande hinder att antaga en privaträttslig förpligtelse med blott offentligrättslig garanti, lika litet som en offentligrättslig förpligtelse med privaträttslig sanktion. Skilnaden mellan privaträttsliga och offentligrättsliga förpligtelser ligger icke i sanktionens olika beskaffenhet, utan i arten af det faktum, som åt förbindelsen gifvit dess upphof, och af det innehåll, som utfyller densamma. Att det senare vid jernvägar och post icke är af beskaffenhet att hänvisa på det offentligrättsliga, är i annat sammanhang påpekadt och ligger för öfrigt i öppen dag; och ännu mindre borde någon tvekan vara möjlig derom, att de fakta, på hvilka trafikanten stöder sin rätt, äro af privaträttslig natur och hänförliga till de kombinationer af sådana rättsbildande fakta, som pläga benämnas aftal. Bäst synes detta, om man jemför tillvägagåendet vid afsändandet af jernvägs- och postförsändelser med motsvarande handlingar, när det är fråga om en helt och hållet privat fraktförare. Slutsatsen blir alltså den, att jernvägarna och Postverket äfven i fråga om de försändelser, för hvilkas framkomst eller för hvilkas bevarande de icke stånda ersättningsansvar, äro att anse som fraktförare, och grunden för parternas ömsesidiga förpligtelser att anse som ett fraktaftal.

[1]) Jfr Schott 558.

Och för öfrigt skulle det, äfven om så icke vore förhållandet, vara nödvändigt att i sammanhang med fraktaftalet behandla dessa fall, så analoga och närastående äro de i förhållande till de händelser, der intet felas i ansvarigheten, såsom så tillfälligt framstår det, att i dem ingen ersättningsskyldighet eger rum.

Sin afslutning finner fraktförarens förbindelse att transportera och vårda godset i hans pligt att aflemna detsamma [1].

Den verksamhet, som utgör aflemnandet, kan efter olika förhållanden vara af lika mångfaldig art, som den verksamhet, hvarigenom afsändaren öfverlemnar transportobjektet till fraktföraren. Det enda gemensamma och karakteristiska är, att godset af fraktföraren ställes till vederbörandes förfogande. Af särskildt intresse äro det stundom såsom giltigt erkända aflemnandet till offentliga eller qvasi-offentliga vårdare (deposition) [2]) och aflemnandet till en speditör eller fraktförare [3]), som åtagit sig att ombesörja eller verkställa transporten öfver en ny vägsträcka.

Aflemning skall ske till behörig person. Angående den frågan, när afsändaren och när adressaten är att anse som behörig, är att hänvisa till nästa afdelning. Här hafva vi endast att fästa uppmärksamheten derpå, att det äfven gent emot afsändaren åligger fraktföraren att aflemna till adressaten, hvadan den förstnämnde, om fraktföraren felar härutinnan, kan mot honom föra ansvarstalan [4]). Den behöriga personen, vare sig afsändaren eller mottagaren, kan naturligen öfvertaga saken genom ombud, och i detta

[1]) Se om aflemningens begrepp v. d. Leyen i G. Z. 16: 86 ff.; Thöl III 29; v. Hahn II 603; Schott 336 f.

[2]) Sjöl. §§ 98, 115.

[3]) Ett medgifvande att i förekommande fall få lasta om gods på annat fartyg kan hafva den betydelsen, att omlastningen gäller som aflemnande, men äfven den, att fraktföraren endast får frihet att för fullgörande af sin åtagna förbindelse begagna en annan fraktförares biträde. Jfr Angell § 227. I Hamburg gälla "Leichterschiffer und Everführer" som ombud för mottagaren, Wagner I 305 f. Enl. engelsk rätt anses kommissionärer o. dyl. representera fraktföraren, Angell §§ 296—8, jfr § 146 ff.; se äfven Wagner I 271, 273, 275 ff.; Heckscher 182.

[4]) Jfr DHGB art. 403, Schott 351 not. 1.

hänseende är det af vigt, att fullmakt att taga emot transportobjektet stundom i ganska vidsträckt mån presumeras [1]).

Orten för aflemnandet är naturligen bestämmelseorten eller, när transporten i förväg afbrytes, den plats, der godset då finnes. Det närmare bestämmandet af den punkt inom en endast genom sitt geografiska namn eller på liknande sätt betecknad bestämmelseort, till hvilken fraktföraren är pligtig att fortskaffa godset, t. ex. om han får aflemna det vid sin egen vanliga station å bestämmelseorten [2]) eller skall föra det till mottagarens bostad eller affärslokal, beror i hvarje fall lika väl som aflemningsaktens egen beskaffenhet på de faktiska förhållandena, uttryckligt aftal, sedvänja eller lag [3]).

Den tid, då och det skick, i hvilket fraktföraren skall aflemna godset, äro bestämda genom innehållet i hans transport- och förvaringspligt. Aflemnandet karakteriserar sig sålunda såsom försenadt, då godset framkommit först efter aftalad tid, äfven om det aflemnas omedelbart efter framkomsten. Men å andra sidan är fraktföraren äfven pligtig att, om också transporten fulländats före den aftalade tidens utgång, genast aflemna godset [4]); detta följer deraf, att han endast i och för transport fått det i sin vård öfverlemnadt. Ett dröjsmål med aflemnandet, en mora restituendi, kan således äfven hafva sjelfständig betydelse. I sådant fall blir fraktföraren enligt vanliga regler pligtig att försätta sin medkontrahent i samma ställning, som om det obehöriga dröjsmålet ej egt rum, d. v. s., att han under den följande tiden svarar äfven för olycks-

[1]) Så t. ex. gäller det i posttrafiken endast om rekommenderade, assurerade och postförskottsförsändelser samt paketer, att de "ej utlemnas till annan än adressaten eller dennes befullmäktigade ombud", Poststadga § 65 m. 1. I dansk Postanordn. III § 12, tysk Postordn. § 34 finnas detaljerade bestämmelser om vilkoren för aflemnande till husfolk, familjemedlemmar o. s. v.

[2]) I sådant fall bör fraktföraren dock i regel underrätta, avisera, mottagaren. Föreskrifvet i S. O. R. 460.

[3]) Schott 352 f.; v. Hahn II 639 f. Enligt Angell §§ 295, 303 skola formän in dubio aflemna hos mottagaren, jernvägar vid stationen, liknande Eger II 146.

[4]) Schott 353.

händelse, såframt denna ej skulle hafva drabbat medkontrahenten, om saken behörigen aflemnats, något, som endast ganska sällan kan bevisas.

Brister åter afsändaren eller mottagaren i sin mot fraktförarens aflemningspligt svarande skyldighet att mottaga godset [1]), så blir fraktföraren, utom det att han på grund af detta förhållande kan få befogenhet att aflemna genom deposition o. dyl., befriad från sin kontraktspligt att vårda godset och är för framtiden förbunden endast till den omsorg, som hvarje innehafvare af annans sak måste egna densamma [2]). Detta finnes, hvad depositum angår, uttryckligen stadgadt i H. B. 12: 6, hvars bestämmelse, att egaren skall sjelf stånda all fara, rätteligen tolkas i öfverensstämmelse med det sagda.

[1]) Om betalande af frakt m. m. såsom förutsättning för fraktförarens aflemningspligt se nedan.

[2]) I engelsk-amerikansk rätt presumeras ett förvaringsaftal, Angell § 502, jfr § 304.

IV.

Fraktaftalet är regelmässigt ett oneröst aftal [1]). Icke blott så, att vanligen en fraktlön är öfverenskommen, utan också i den meningen, att det, äfven när ingen sådan öfverenskommelse föreligger, fordras särskilda data för att utesluta fraktförarens anspråk på vedergällning [2]). Lönen kan naturligtvis vara uttryckligen bestämd till en viss summa, absolut eller med beräkning efter vissa enheter, väglängden [3]), transporttiden, transportobjektets myckenhet; men den kan äfven vara reglerad endast genom några allmänna en gång för alla uppstälda normer [4]) eller genom

[1]) Detta följer af dess egenskap att vara ett arbetsbeting. Jfr Lassen II 357, jfrd med 349; Schott 296 f.; Lyon-Caën et Renault I 462; Angell § 45 ff., § 67 ff.; DHGB art. 392, 6:o; Italien 390, 5:o; Spanien 350, 5:o; Portugal 174, 7:o. Annorlunda Münter I 26.

[2]) Att neka möjligheten af ett fraktaftal utan fraktlön är att gå för långt, ehuru visserligen uteslutandet af ersättning kan hänvisa på uteslutandet af en verklig fraktobligation.

[3]) I samtrafiken mellan de svenska jernvägarna gäller enligt Allmänna Samtrafiktaxan följande system. Frakten består af en transportafgift, som beräknas efter väglängden, och en tilläggsafgift för hvarje bana, som en sändning passerar. Transportafgiften utgår efter en likformig taxa, vare sig den ena eller andra banan är intresserad i en transport. För att tillgodose vissa banors anspråk på högre frakt är den anordning träffad, att vid il- och fraktgods icke den verkliga väglängden, utan en på visst aftaladt sätt reducerad tages i betraktande. Man upprättar nämligen vid ingåendet af samtrafiksöfverenskommelser särskilda afståndstabeller, i hvilka afstånden mellan stationerna upptagas till så mycket mera än den verkliga väglängden, som motsvarar den förhöjda fraktsats, som hvarje bana skall uppbära. Om t. ex. en enskild jernväg skall få halfannan gång så hög frakt per kilometer och kilogram, som statens jernvägar, åstadkommes detta derigenom, att i tabellen afståndet mellan denna jernvägs stationer förhöjes med hälften. Se Allm. Samtrafiktaxan I c), k). Jfr, att enl. danskt Taxtregulativ § 43 “Fragten for Kreaturer beregnes efter en særlig efter Længden af de respektive Driveveie afpasset Miletabel“.

[4]) Felaktig tillämpning af dessa bör in dubio betraktas i analogi med missräkning och sålunda föranleda rättelse, v. Hahn II 659. Jfr danskt Befordringsregl. § 44; Alauzet 426.

sedvänja. Det senare alternativet är tydligen det enda tillämpliga, när ingen öfverenskommelse om vedergällning egt rum.

Emedan fraktaftalet är ett arbetsbeting, är lönen principielt förtjent först genom det betingade resultatets uppnående, således först när saken i rätt tid förts fram till bestämmelseorten och i oskadt skick aflemnats. Man får emellertid ej glömma, att den åsyftade förpligtelsen för fraktföraren icke är ovilkorlig, utan behäftad med inskränkningar, hvadan han kan hafva till punkt och pricka fullgjort sin åtagna skyldighet, utan att dock resultatet är vunnet [1]). Är ingenting annat öfverenskommet eller eljes stadgadt, bör han derför i detta fall lika väl utfå sin lön. Den allmänna regeln kan således uttryckas så, att vedergällningen bör åt fraktföraren erläggas, så framt godset antingen på rätt tid och i oskadt skick framkommit eller ock detta hindrats af omständigheter, för hvilka fraktföraren enligt aftalet icke svarar [2]).

I händelse af transportobjektets totala förlust är fraktföraren alltså i regel ej berättigad att erhålla någon fraktlön. Då emellertid, efter hvad vi i en föregående afdelning sett, den ersättning för sjelfva saken, som han är pligtig att utgifva, skall beräknas efter värdet på bestämmelseorten med afdrag af besparade kostnader, kan det se ut, som om fraktlön utginge och endast qvittades mot skadeståndet. Så är dock icke rätta förhållandet,

---

[1]) Jfr Schott 377 f.; Lyon-Caën et Renault I 494; Angell §§ 399, 414. Af motsatt mening Münter I 103, 223.

[2]) Denna grundsats är i fråga om arbetsbeting i allmänhet ingalunda enstämmigt antagen. Lagkommitteen H. B. 12: 3, 4 ger, när verket utan arbetarens vållande icke kunnat aflemnas, honom anspråk på lön, endast när arbetsgifvaren är in mora eller "arfvode är utfäst att betalas i den mån arbetet verkställes". Lagberedningen H. B. 12: 3 tillägger det fall, att arbetet "förgieks af fel i ämne, som af honom (ägaren) lemnadt blifvit". Med det i texten framstälda öfverensstämma i hufvudsak Baron §§ 269 II, 2: 297 II, 2; Windscheid II § 401 samt Danckwardt 353 ff.; Lassen II 354 ger arbetaren anspråk på lön, utom vid arbetsgifvarens mora, äfven "når Undergangen ... skyldes Egenskaber ved den af Arbejdsherren forlangte Fremgangsmåde eller de af ham anviste Materialier, forsåvidt som disse Egenskabers Farlighed ikke kunde forndsættes at være Arbejderen bekjendt".

såsom tillräckligt synes deraf, att, om fraktlönens belopp skulle öfverstiga sakens värde, det icke kan komma i fråga, att fraktföraren skall erhålla skilnaden. Är förlusten åter sådan, att fraktföraren ej ansvarar derför, har han förtjent sin fraktlön, och det bevis, som befriar honom från ansvar för förlusten, berättigar honom äfven till erhållande af vedergällningen. Det låter emellertid lätt tänka sig, att genom ett aftal eller en sedvänja fraktfordringen satts i ett absolut beroende af transportens lyckliga utgång såsom vilkor, eller åtminstone räddas endast genom färre fakta [1]) än de, som befria fraktföraren från ersättningsskyldighet. Detta är icke något, som nödvändigt följer af arbetsbetingets karakter [2]), icke heller något för detta egendomligt, då det äfven kan förekomma vid tjenstelega, men förbehållet i fråga är dock vid alla arbetsbeting, äfven vid fraktaftal ganska naturligt och vanligt, ehuru den sporre till uppmärksamhet och ansträngningar, som ligger i ett sådant förbehåll, har sin största praktiska betydelse, om de personer, som fraktföraren använder, äro, för utbekommande af sin lön eller såsom andelsberättigade, intresserade i fraktens intjenande.

När transportobjektet icke gått förloradt, kan bristen i åstadkommandet af det åsyftade resultatet bestå antingen deri, att saken för sent bringas till bestämmelseorten, eller att den föres endast ett stycke på väg, eller att den blir skadad. Ehuru dessa tre möjligheter kunna i verkligheten kombineras med hvarandra, nämligen den sista med hvardera af de båda andra, torde det dock vara nog, om de hvar för sig här tagas i betraktande.

Om saken kommer för sent fram af en anledning, för hvilken fraktföraren ansvarar, skall ingen frakt eller blott en del deraf betalas, allteftersom det för fraktföraren bin-

---

[1]) Vis major och vitium materiæ, Danckwardt 351 f.

[2]) Intressant är, att de romerska juristerna principielt erkände, att, när ett opus under arbetet förgås genom vis major, conductor har rätt till hela lönen, men af billighetsskäl inskränkte hans anspråk till en mot det verkstälda svarande del deraf, Danckwardt 353 f.

dande syftemålet med transporten alls icke eller blott delvis realiseras genom dennas försenade utförande. Men som fraktfordringens bortfallande eller minskning oftast noggrannt motsvaras af den förpligtelse till skadestånd, som fraktföraren ådrager sig, är det praktiskt temligen likgiltigt, om man i stället säger, att dennes anspråk på frakt qvarstår, men qvittas mot skadeståndet[1]. En skilnad uppkommer vanligen först, om på grund af uttryckligt aftal eller andra förekommande omständigheter fraktförarens ansvar med afseende på fraktlönens förtjenande är strängare än hans ersättningsansvar. Detta kan äfven här lätteligen förekomma, till och med så, att ett försenande af hvilken anledning som helst för fraktföraren medför förlust af hela frakten eller viss del deraf[2]. Det kan nämligen vara uppenbart, att afsändaren gått in på att erlägga en viss högre frakt eller öfver hufvud någon frakt endast under den för fraktföraren bekanta och af honom godkända förutsättningen, att saken verkligen kommer fram inom viss tid. Här må äfven erinras om det bruket[3] att på förhand bestämma afdrag af vissa bråkdelar af frakten för händelse af försenande, hvilket förfarande dock i tvifvel endast har betydelse såsom utgörande en fixering af det skadestånd, som i följd af fraktförarens försummelse kan ifrågakomma, och således icke medför, att afdraget skall göras, af hvilken anledning än försenandet uppkommit.

Blir återigen transporten endast delvis fulländad på det sätt, att saken icke föres ända fram till bestämmelseorten, så följer det äfven här ingenting annat af arbetsbetingets natur, än att fraktföraren får full betalning, om transportens fullföljande hindrats af sådana omständigheter, som falla utom hans genom aftalet bestämda ansva-

---

[1] Så t. ex. Schott 378.
[2] Jfr v. Hahn II 619 not. 4.
[3] DHGB artt. 398, 399; jfr Italien 403; Schott 323; Thöl III 57; Lyon-Caën et Renault I 465; Verne de Bachelard 118; Rivière 301.

righetsområde[1], men i motsatt fall blott delvis eller ingen betalning, allteftersom den verkstälda transporten kan enligt aftalets mening anses utgöra en i värde med det hela jemförlig del af den åtagna eller icke; och äfven här kan den fraktlön, som utgår, i följd af dess afräknande från det skadestånd, som fraktföraren är skyldig att utgifva, komma att skenbart försvinna, i det att det kan förefalla betydelselöst, om skadeståndet beräknas för hela vägen, men den på det tillryggalagda stycket belöpande fraktlönen afdrages, eller för endast den återstående delen af transporten. Äfven här möta vi samma företeelse, att fraktförarens ansvar med afseende på fraktlönens intjenande ofta är obegränsadt eller åtminstone strängare än hans ansvar med afseende på skyldigheten att utgifva skadestånd, så att det ofta ingår i aftalet, att alls ingen eller ock endast en mot den tillryggalagda vägsträckan proportionerlig frakt skall utgå, äfven om anledningarna till transportens afbrytande icke äro sådana, som det vid ersättningsansvar ålegat fraktföraren att till sina skadliga verkningar undanrödja. En partiel frakt, afpassad efter den fullgjorda transportens förhållande till hela den aftalade, förkommer sålunda dels, när fraktföraren är ersättningsskyldig för bristen i fullgörande, hvarvid det dock oftast ej klart framträder, att frakt utgår, dels äfven under motsatt förutsättning, då det kan anses vara ett vilkor fäst vid fraktlönens utfästande, att den endast förtjenas i den mån transporten verkligen fullbordas. Vid afgörandet såväl af den frågan, huru stor del af det hela en tillryggalagd sträcka utgör, som äfven öfverhufvud deraf, om den bör betraktas såsom med detta jemförlig, har man att fästa sig icke allenast vid den geometriska väglängden, utan äfven vid många andra omständigheter, såsom vägstyckenas olika svårighet, möjligheten att på den tillryg-

---

[1] Schott l. c. medgifver fraktföraren full frakt, endast när afsändaren är ansvarig för afbrottet; eljes endast partiel frakt eller ett anspråk på grund af oberättigadt riktande. Med det i texten sagda öfverensst. Münter I 206 f.

galagda sträckans slutpunkt finna transportlägenhet för återstoden af vägen, m. m., som i de vanliga fraktsatserna för transport af sådant gods som det ifrågavarande, å ena sidan öfver hela sträckan och å den andra från nämnda punkt till bestämmelseorten, har ett beqvämt och ganska exakt uttryck. Skulle det t. ex. vara nödvändigt att företaga en ny resa från den ursprunliga afgångsorten för att på vägen upphemta saken, emedan ingen utväg att få transportmedel på närmare håll finnes, lärer frakten från den plats, der transporten afbröts, till bestämmelseorten ställa sig högst obetydligt billigare än frakten från den ursprungliga afgångsorten, och i följd deraf intet eller nästan intet af frakten vara intjent. Att det emellertid icke finnes något hinder för att aftala, att uteslutande väglängden skall vara bestämmande, och att en sådan öfverenskommelse *kan* ligga i stipulerandet af viss frakt för viss enhet af väglängd, är omöjligt att bestrida.

Hvad slutligen angår det fall, att transportobjektet framkommer i skadadt skick, så gälla äfven härom liknande grundsatser. Är skadan en sådan, hvarför fraktföraren icke ansvarar, bör hela frakten betalas, men eljes endast så stor del, som motsvarar det verkligen till bestämmelseorten bragta godsets myckenhet och beskaffenhet. Är skadan en uteslutande qvalitativ försämring, kommer väl i allmänhet hela frakten att utgå; men det kan dock hända, att en annan fraktsats är den öfliga för gods af den genom försämringen uppkomna qvaliteten än för föremål af den ursprungliga. Har åter volymen eller vigten i följd af skadan minskats, beräknas frakten efter det återståendes förhållande till den ursprungliga volymen eller vigten, allteftersom den ena eller andra enligt uttrycklig bestämmelse eller eljes ligger till grund för fraktsatsen. Emedan, efter hvad vi ofvan sett, från ersättningen för godsets skadande, beräknad efter skilnaden i värde å bestämmelseorten emellan oskadadt och skadadt gods, skall afdragas den i följd af skadan besparade frakten, är det, sålänge nämnda skilnad i värde är större än det fraktbelopp, hvarom fraktföraren går miste,

skenbart likgiltigt, om denna del af frakten säges vara besparad och derför afdrages från ersättningen, eller intjenad och mot densamma qvittas. Men är ifrågavarande fraktbelopp större, blir betydelsen deraf, att frakten är förtjenad, tydlig äfven i förhållandet mellan afsändare och fraktförare. För andra personer, hvilka såsom försäkringsgifvare, andelsberättigade eller eljes äro intresserade i frakten, men ej hafva att skaffa med skadeersättningen, är frågan äfven i motsatt fall af vigt såväl här som i de förut behandlade användningarna af grundsatsen om fraktens förtjenande.

Såsom vi förut vid dessa påpekat, kan det hända, att fraktföraren äfven genom sådana händelser, som ej föranleda ersättning, går förlustig sin rätt till frakt. Här vill detta säga, att frakten beräknas efter det verkligen framkomna godsets myckenhet (och i vissa fall beskaffenhet), alldeles oafsedt om minskningen i volym eller vigt sedan transportens början är att på sådant sätt tillskrifva fraktföraren, att han bör ersätta densamma. Huruvida denna grund för fraktens beräkning är i ett särskildt fall den antagna eller icke, är en faktisk fråga.

I full motsvarighet mot den delfrakt, som förekommer, när godset endast fortskaffats ett stycke af vägen till bestämmelseorten, finna vi således äfven här, att partiel frakt utgår af två skilda anledningar [1], dels när fraktföraren ansvarar för den timade skadan och denna haft inflytande på grundvalen för fraktberäkningen, dels under denna samma förutsättning i följd af särskilda data, äfven när fraktföraren ej är skyldig att ersätta skadan, då han regulariter vore berättigad till full frakt.

Här är platsen att erinra om den stundom medgifna rätten att öfverlåta godset för frakten, hvarigenom afsändaren befriar sig från all personlig ansvarighet för densamma. En sådan rätt är icke regel, utan kan endast på

[1] Det är således för allmänt, när Schott l. c. säger, att en blott skada ej inverkar på fraktanspråket.

grund af särskildt aftal eller sedvänja tillerkännas afsändaren [1]).

Till en följande afdelning hör, hurusom emottagaren af en sändning kan blifva förpligtad att betala fraktföraren hans fraktfordran och godtgöra honom för hans öfriga anspråk, samt hurusom den senare är befogad att hålla transportobjektet qvar, till dess betalning erlägges. Hit hör åter frågan om beskaffenheten af den rätt till godset, som fraktföraren har, då frakten såsom hvarken betald eller krediterad hvilar på detsamma. Med afseende på det spörsmålet, om frakten måste på förhand erläggas eller först efter fulländad transport förfaller till betalning, kan ingen allmän lösning gifvas. Det senare torde öfverensstämma med den i de flesta förhållanden rådande sedvänjan, men kan ej anses följa af den vanliga regeln, att i tvifvel båda kontrahenterna skola prestera samtidigt [2]), då nämligen efter uppfattningen af fraktaftalet såsom ett arbetsbeting, ej såsom en entreprise, fraktförarens prestation börjar redan med transportobjektets mottagande och fortsättes till dess aflemnande, hvilket endast utgör slutpunkten.

Närmast till hands ligger antagandet af en blott retentionsrätt, en rätt att ej behöfva aflemna godset (i aflemnandet kulminerar fraktförarens skyldighet) annat än mot tillfredsställande af motanspråket på frakt [3]). Detta skulle emellertid icke vara tillräckligt för att trygga fraktförarens ställning; han skulle då icke hafva något annat medel att utfå sin fordran än utsökning, mestadels mot

[1]) Abandon förkastas af Lyon-Caën et Renault I 494 genom en conclusio in contr. ur den sjörättsliga bestämmelsen om abandon, hvilken slutsats är giltig äfven i de flesta andra lagstiftningar.

[2]) Af motsatt mening Schott 377; så mycket är dock riktigt, att in dubio frakten måste erläggas senast vid aflemnandet, Schott 406; Münter I 110. Uttryckliga bestämmelser i denna riktning DHGB artt. 405. 412; Italien 408; Spanien 374; Portugal 200 (24 timmars uppskof); S. O. R. 461; jfr Lyon-Caën et Renault I 494.

[3]) Jfr Abrahamsson: Landslagen 718: "Men för lega att qvarhålla det, hvarföre någon lega förtient, det är tillåteligt . . . äfven och för arbetslön det, hvar på han arbetat". Enligt Hallordn. $^{17}/_{4}$ 1722 11), $^{21}/_{5}$ 1739 art. 4: 9), $^{2}/_{4}$ 1770 art. V § 11 behöfver beställdt arbete endast mot betalning utlemnas.

den till äfventyrs aflägset boende afsändaren. Han behöfver en verklig panträtt. Och en sådan kan man äfven på grund af H. B. 17: 3 tillerkänna honom. Det är nämligen ovedersägligt, att man ej kan inskränka bestämmelsen om handtverkares panträtt "för arfvode å thet gods, som hos honom qvart är", efter dess ordalydelse, så att den skulle gälla endast beträffande sådana förbättringar af lös sak, som genom handtverksarbete åstadkommas. Fast mera får nämnda lagrum anses erkänna en allmän panträtt till förmån för dem, som enligt aftal nedlägga arbete på annans lösa gods, som de hafva i sin besittning. Här föreligger ett sådant fall, äfven om här arbetet endast afsett sakens bevarande och förflyttande [1]). Den omständighet, att den sjörättsliga panträtten för frakt i § 5 särskildt nämnes och detta på ett senare rum i kapitlet, bör ej föranleda några betänkligheter, då stadgandet härom nämligen efter hela sin ställning visar sig hvila på den i äldre tid vanliga åskådningen, att befraktning af fartyg var något fullkomligt analogt med lega af hus. Vi åberopa slutligen, att Lagberedningen i Motiven till H. B. kap. 8 förklarat sig vilja "bestämdare uttrycka", att hvar och en, som har rätt att för derå nedlagda kostnader hålla annans gods qvar, har en verklig panträtt deri; detta är äfven professor Nordlings i föreläsningar uttalade tolkning af det på fraktaftal närmast tillämpliga stadgandet i H. B. 12: 8 och liknande bestämmelser [2]).

Det kan ifrågasättas, om en arbetares (fraktförares) panträtt i en viss af honom bearbetad (transporterad) sak innefattar endast den lön, som belöper på denna, eller äfven hans öfriga lönefordringar hos samma person. Det förra tro vi vara det riktiga redan i fråga om handtverkares panträtt på grund dels af lagens ord, som endast innefatta arbete å det ännu hos handtverkaren qvarvarande

[1]) K. F. $^{6}/_{10}$ 1848 om kommissionärs panträtt har för ett analogt fall sanktionerat en sådan utvidgande tolkning af H. B. 17: 3.

[2]) Försäljning utan utsökning äfven enl. DHGB artt. 407, 409; Italien 413; S. O. R. 454 m. fl.

godset, dels äfven af sakens natur. Så mycket mera gäller detsamma om fraktförares panträtt [1]); i hvarje föremål för denna finnas ju regelmässigt två skilda intressen, afsändarens och emottagarens, hvilka skulle illa tillgodoses, om hvarje sändning ansåges häfta för mera än sin egen frakt [2]). Att återigen betrakta hvarje sändning som ett helt, så att hvarje del deraf häftar för hela frakten, möter ingen betänklighet, om man endast fasthåller, att såsom *en* sändning endast de föremål kunna anses, som på grund af *ett* fraktaftal sändas från *en* afsändare till *en* mottagare [3]). Tvärtom är en sådan solidaritet inom sändningen nästan nödvändig i sådana fall, då aflemnandet kräfver längre tid, om ej den ena parten skall blifva tvungen att kreditera den andra [4]).

Antagligt kunde synas, att fraktföraren har icke blott rätt, utan äfven pligt att i första hand ur transportobjektet uttaga derå häftande frakt, när denna ej af mottagaren erlägges, och att han således, endast då transportobjektets värde visat sig otillräckligt, får af afsändaren utsöka frakten. Detta kan emellertid icke medgifvas. Fraktförarens panträtt i godset är för honom endast en förmån, som han har full frihet att lemna obegagnad, och som på intet sätt minskar hans befogenhet att af sin medkontrahent, afsändaren, uttaga hvad han enligt aftalet har att fordra [5]). Men om också således afsändaren oaktadt godsets häftande för frakten är för denna primärt ansva-

---

1) Så DHGB art. 409, Schott 381. Jfr rättsfall i S. J. A. 25: 44 ff.

2) Häraf följer, att icke heller skadestånd, som har afseende på en sändning, åtnjuter panträtt i en annan. Jfr Angell § 381 ff.

3) Jfr Taxa för transporter å statens jernvägar § 20; Allmän Samtrafikstaxa I b); Schott 377; Eger II 355 f. (alla gälla endast fraktberäkningen); Angell § 373.

4) För att förebygga denna olägenhet låter DHGB art. 409 panträtten bestå äfven efter utlemnandet till mottagarens disposition, dock blott i 3 dagar och under förutsättning, att godset ej förvärfvats af en tredjeman. Fransk rätt, C. civ. 2102, Lyon-Caën et Renault I 494, och engelsk rätt, Angell § 370 ff., medgifva fraktföraren förmånsrätt, endast så länge han ej lemnat godset ifrån sig. Likaså Italien 412. Enl. Spanien 375 deremot "preskriberas" panträtten först 8 dagar efter aflemnandet; jfr Portugal 199.

5) Jfr Heckscher 150 not. 1.

rig [1]), så hindrar detta dock ej, att fraktföraren kan genom att utan betalning lemna godset ifrån sig till mottagaren ådraga sig den påföljden, att han förlorar sin talan mot afsändaren. Detta eger likväl rum, endast då afsändaren och mottagaren äro olika personer med skilda intressen, så att det icke är för dem likgiltigt, om frakten betalas af den ene eller den andre. När då enligt afsändarens af fraktföraren godkända afsigt frakten skall erläggas af mottagaren, är fraktföraren icke berättigad att utan betalning utlemna godset till denne, och om han ändock gör det, så ligger deruti en öfverträdelse af aftalet. Två uppfattningar af det rättsförhållande, som genom denna öfverträdelse uppkommer, äro nu möjliga. Man kan säga, att, då adressaten endast under förutsättning, att han betalar frakten, är behörig mottagare [2]), fraktföraren blir ansvarig såsom för förlust af godset, dock högst med den summa, som borde af mottagaren erläggas, d. v. s., att fraktföraren i intet fall förlorar mer än frakten, men stundom, nämligen då godsets värde icke uppgår till dennas belopp, förlorar endast en del af frakten och för återstoden kan söka afsändaren. Denna åsigt, hvilken tydligen icke har naturlighetens förtjenst, måste emellertid ogillas af den grund, att mottagarens och fraktförarens inbördes förhållande icke kan angå afsändaren, hvilken icke beröres deraf, om och hvilken valuta mottagaren gifvit för fraktförarens erkännande att hafva erhållit den summa, som häftar på godset, och emedan det vore orimligt, om fraktföraren utan allt ansvar kunde mot förbud till adressaten utlemna godset utan att erhålla mer än en del af frakten, i fall godsets värde ej öfverstiger denna del. Dessa invändningar mot den ena uppfattningen af fraktförarens ansvar i förevarande fall leda öfver till den andra, hvilken går ut derpå, att en fraktförare, som

---

1) Af annan mening Eger II 646 ff.

2) I denna riktning Schott 414 f.: efterkraf utgör ett artificielt hinder för transportens utförande: derför intet inkasseringsmandat, utan endast ett modifieradt fraktaftal. Deremot Thöl III 27 ff.

utlemnar godset till mottagaren[1]), i förhållande till afsändaren alltid anses hafva blifvit af mottagaren godtgjord för det belopp, som häftade å godset, utan att det har någon betydelse, om han i stället för verklig liqvid endast fått en fordran, med eller utan säkerhet, mot adressaten, eller möjligen icke ens detta. Med afseende på obetald frakt, hvarmed vi här sysselsätta oss, blir slutföljden, att afsändaren icke vidare kan sökas[2]), likasom med afseende på efterkraf, att fraktföraren måste erlägga till afsändaren efterkrafssumman, äfven om denna öfverstiger godsets värde.

Det faller af sig sjelft, att, såsom måhända dock bör påpekas, denna påföljd endast inträder, när fraktens erläggande af mottagaren gjorts till vilkor för dennes befogenhet att utbekomma lasten, och icke, när uppmaningen till mottagaren att erlägga frakten är allenast för t. ex. beqvämlighets skull och utan sådan inre förbindelse förenad med hans bemyndigande att utfå godset. Den ansvarighet, som fraktföraren i detta fall kan ådraga sig genom försummande af lämpliga åtgärder för att förmå mottagaren till betalning, blir att bedöma efter helt andra regler, nämligen de för inkasseringsmandat gällande.

Fraktfordringen är typisk för fraktförarens öfriga fordringar. Ty den är icke den enda. Fraktföraren kan hafva rätt till ersättning för gjorda särskilda tjenster, utlagda kostnader eller liden skada af flere slag. Exempel på det första utgöra afgifter för lastning och lossning, magasinshyra, hyra för pressenningar och andra skyddsmedel[3]), kostnader för godsets emballerande eller efterseende o. dyl., i den mån detta faller utom ramen af de genom fraktaftalet åtagna

[1]) Efter tysk rätt utan att trygga sig panträtten, Schott 413, jfr not. 71.

[2]) I resultatet öfverensstämmande DHGB art. 412, Schott 378, 399; Lyon-Caën et Renault I 493; Italien 410; enl. Münter I 223 eger i intet fall regress mot afsändaren rum, då denne nämligen är att betrakta blott som mottagarens mandatarie; engelsk rätt, Angell §§ 356, 391, medger deremot alltid regress.

[3]) Jfr Taxa för transporter på statens jernv. §§ 14, 16, 17; Schott 378 f.

och genom fraktlönen betalda förpligtelserna; på det andra utlägg för tull[1]), för speditionsarvode och frakt eller annat efterkraf, hvarmed godset varit belagdt[2]). Till skadestånd[3]) blir fraktföraren åter berättigad, om afsändaren utan giltiga skäl bryter aftalet, hvari för öfrigt fraktföraren oftast måste finna sig, då han i allmänhet icke har någon rätt, utan endast pligt att utföra arbetsbetinget; om transportens början eller dess afslutande genom godsets aflemning i följd af afsändarens eller mottagarens mora förhalas; om afsändaren eljes vållar hinder eller uppehåll; om han orsakar fraktföraren skada, vare sig af naturlig art, såsom då han underlåtit att vid försändning af eldfarliga eller explosiva ämnen angifva denna deras beskaffenhet och vidtaga nödiga försigtighetsmått, eller juridisk förlust, t. ex. om fraktföraren genom afsändarens förvållande lider straff eller konfiskation i följd af öfverträdelse af tullbestämmelser, m. fl. fall.

Äfven i afseende på förutsättningarna för fraktförarens rätt att få fraktlön och att för denna njuta säkerhet i transportobjektet fordra de fraktaftal, som gälla befordran till sjös, med jernvägar och post, att särskildt tagas i betraktande.

Hvad först de sjörättsliga reglerna angår, så förete de flere anmärkningsvärda egendomligheter.

När godset gått totalt förloradt, gäller, att ingen frakt betalas, när förlusten skett „genom skeppsbrott, plundring af sjöröfvare, uppbringning, vådeld ombord eller annat olycksfall"[4]), hvaremot det är särskildt stadgadt, att full frakt skall gäldas, när godset ersättes i gemensamt haveri[5]) eller såsom såldt för fartygets behof[6]). Den

[1]) Lyon-Caën et Renault I 494.

[2]) Schott 379 f.

[3]) Schott 380.

[4]) Sjöl. § 111; öfverensst. norsk sjölag § 66; finsk § 108; danskt Udkast 1882 § 208; DHGB art. 618; C. com. 302; Spanien 661.

[5]) Så äfven finsk sjölag § 106; C. com. 301; Belgien II 107. Enl. norsk sjölag § 66; danskt Udkast 1882 § 258; DHGB artt. 619, 717; Spanien 660 ersättes frakten såsom gemensamt haveri; jfr Sjöl. § 143, 8:o; finsk sjölag § 145.

[6]) Sjöl. § 112.

grundsats, hvarpå dessa stadganden hvila, är den, att frakt, nämligen full frakt, skall betalas i alla de händelser, då det förlorade godset ersättes[1]), men icke eljes. Häraf följer, att i rak motsats mot hvad vi ofvan framstält såsom det principielt riktiga[2]), frakt betalas, när fraktföraren gjort sig skyldig till försummelse i fullgörandet af sin åtagna pligt att bevara godset och förty ådragit sig ersättningsskyldighet[3]), men deremot icke betalas, när fraktföraren gjort allt hvad på honom ankommit för att hindra förlusten. Den praktiska skilnaden mellan dessa på historiska förhållanden beroende regler och de ofvan gifna är emellertid icke så stor, som det kunde synas. Då fraktföraren är ersättningsskyldig, kommer det nämligen, hvad förhållandet mellan honom och befraktaren angår och i den mån anspråken täcka hvarandra[4]), på ett ut, om ersättningen från början bestämmes med fäst afseende på besparingen af frakt, eller om frakten sedan qvittas; och vi hafva sagt, att det vid vanliga fraktaftal lätteligen kan förekomma, att enligt parternas afsigt pligten att erlägga frakt är beroende deraf, att afsändarens syfte med fraktaftalets ingående verkligen realiseras. Detta, som eljes är ett, låt vara ofta förekommande, undantag, är i sjö-

[1]) Nämligen på grund af fraktaftalet eller det sjörättsliga gemensamhetsförhållandet; försäkring gör ingenting till saken.

[2]) Jfr Lewis i Endem. Hdbch IV: 1: 204 och å andra sidan Lyon-Caën et Renault II 200.

[3]) Så uttryckligen Hambro 204; norsk sjölag § 66; finsk sjölag § 106; svenskt Förslag 1836 § 77. Annorlunda Lassen II 366 ff. och Lyon-Caën et Renault II 199, som anser det sjelfklart och endast derför ej i lagen (C. com. 302) utsagdt, att ingen frakt utgår, när godset gått förloradt genom bortfraktarens förvållande. Jfr att enl. C. com. 310, Italien 581, Spanien 687 m. fl. endast abandon af "par leur vice propre ou par cas fortuit" skadade varor förbjudes.

[4]) Lewis I 325 och i Endem. Hdbch IV: 1: 203 anser på grund af förhandlingarna om DHGB art. 612, som motsvarar Sjöl. § 108, att en ersättningspligtig bortfraktare *endast* genom afdrag från ersättningen kan tillgodogöra sig anspråket på frakt. Detta gäller enligt vår rätt så mycket mindre, som § 108 i motsats mot art. 612 och danskt Udkast 1882 § 205 äfven innefattar det fall, att skadadt gods ersättes, då en besparing af frakt ju endast undantagsvis kan förekomma. För öfrigt är det öfvervägande vanliga naturligtvis, att ersättningssumman för förloradt gods är större än frakten och öfriga afdrag ("tull, samt öfriga kostnader", som besparas).

rätten upphöjdt till regel genom den satsen, att förloradt gods betalar ingen frakt. Och äfven den andra ofvan nämnda satsen kan betraktas såsom en blott modifikation af samma princip, derhän nämligen, att afsändarens syftemål anses vunnet äfven i de fall, då visserligen ej godset framkommit till sin bestämmelse, men befraktaren i stället undfår ersättning derför[1]). Klart är vidare, att från den sjörättsliga regeln kan genom särskildt aftal[2]) göras ett undantag af samma innehåll som den vid vanliga fraktaftal gällande regeln, så att frakt skall erläggas, om godset, utan att fraktföraren är derför ansvarig, går förloradt, och att ett sådant undantag kan göras icke blott med uttryckliga ord, utan lika väl genom facta concludentia, hvarvid det dock är att märka, att enligt slutmeningen i Sjöl. § 111 det icke är i detta afseende tillräckligt, att frakten blifvit erlagd på förhand. Å andra sidan kan det lika väl betingas, att, när godset går under genom bortfraktarens förvållande, ingen frakt skall utgå[3]), ehuru i fråga om förlust intet sådant förbehåll finnes i lagen omtaladt.

Den nu gifna tolkningen af Sjöl. §§ 111 och 112, enligt hvilken dessa lagrum anses hafva uttryckt den allmänna regeln, att vid förlust af godset frakt utgår, då ersättning för förlusten gäldas och befraktaren således får någon valuta för frakten, är emellertid icke den enda möjliga. Dels kan man nämligen, såsom redan nämnts[4]), anse frakt utesluten, äfven när ersättning af bortfraktaren utgår, och i följd deraf regelmässigt afdraga besparad frakt från ersättning för förlusten[5]), dels ock tvärtom i § 111

[1]) Jfr Lyon-Caën et Renault II 202 f.

[2]) Hambro 204; Hallager 186; Lyon-Caën et Renault II 200.

[3]) Detta är regel enl. Casaregis: Disc. leg. XXIII 16: "Et sic Magister navis, ac alii similes, debent custodire diligenter res ad vehendum ei traditas, ita ut, si illæ non bene conditionatæ appareant, malum quod in eis evenit, ejus culpa contigisse dici non possit, alias enim non solum mercedem Magister non consequeretur, sed insuper teneretur ad refectionem damnorum et interesse".

[4]) Sid. 140, not. 4.

[5]) Med denna åsigt finner man i § 111 en allmän regel, att förloradt gods ej betalar frakt, en regel, från hvilken endast vissa noga begränsade undantag gifvas. Se häremot Lewis I 337, som emellertid går till den motsatta ytterligheten.

se en uttömmande uppräkning af de undantagsfall, då frakt icke utgår, och i följd deraf tolka stadgandet restriktivt [1]). Detta har betydelse, då förlusten orsakats genom något förhållande å befraktarens sida, hvilket ju strängt taget icke ingår i omfånget af "olycksfall", liksom äfven de gifna exemplen snarast förutsätta frånvaron af hvarje fel hos befraktaren. Man kommer sålunda dertill, att frakt utgår äfven i vissa fall, der ingen ersättning åt befraktaren förekommer. Icke heller denna tydning anse vi förenlig med lagen. Mot densamma talar, att i förhållandet mellan befraktare och bortfraktare och med afseende på godset dock hvarje händelse, hvarför den senare ej är ansvarig, måste betraktas som ett "olycksfall", lika väl som uttrycken "uppbringning" och "vådeld" kunna i sig innefatta äfven händelser, som föranledts genom befraktarens försummelse; och vidare kan anföras, att Sjöl. § 82, sista punkten, som afhandlar det fall att genom befraktarens förvållande godset blir konfiskeradt, föreskrifver, att full frakt ändå skall utgå, hvilket vore fullkomligt onödigt, om en förlust, som kan tillskrifvas befraktaren, alltid medförde förpligtelse att betala frakt, men i motsatt fall är väl på sin plats. Det riktiga är fast mera, att befraktaren, om han låtit något komma sig till last, blir skyldig att ersätta bortfraktaren den härigenom lidna skadan, i hvilken vid förlust af godset äfven ingår uteblifvandet af frakt för detta gods, på alldeles samma sätt, som, då en annan befraktares gods genom samma vållande förgåtts, den förlorade frakten för detta måste ersättas bortfraktaren. När ett verkligt förvållande eller en culpa in contrahendo af befraktaren föreligger, har saken emellertid intet praktiskt intresse [2]); och det är med afseende på öfriga fall ej vår afsigt att förneka, att, äfven sådan vår lag är, kontrahenterna kunna träffa en öfverenskommelse af innehåll, att frakt skall betalas t. ex. för gods, som genom sin egen

[1]) Jfr Lyon-Caën et Renault II 202; Lassen II 368; Angell § 406.

[2]) Icke ens för tredjeman enl. Sjöl. § 279 och dess analogi. Jfr finsk sjölag § 123; danskt Udkast 1882 § 355; DHGB art. 778.

naturliga beskaffenhet gått förloradt [1]). Att märka är för öfrigt, att, då det i befraktarens åtgärder eller underlåtanden ligger ett upphäfvande af fraktaftalet, enligt vanliga regler hel eller half frakt efter omständigheterna skall utgå.

Ett synnerligen godt stöd för den här framstälda uppfattningen af den svenska sjörättens regler om betalning af frakt för förloradt gods gifva dess bestämmelser för de fall, då godset blott lidit skada. Det är nämligen stadgadt (§ 110), att "betingad frakt skall gäldas fullt ut, ändå att under resan gods, som förskämning underkastadt är, tagit skada" [2]), och af § 113 samt genom en conclusio in contrarium ur § 111 ("*alldeles* förloradt") framgår, att denna sats måste generaliseras derhän, att i alla händelser af skada full frakt för det skadade skall gäldas [3]). För att befraktaren skall blifva skyldig att erlägga full frakt, fordras således icke, att han fått hela det resultat, som han haft rätt att vänta sig, utan endast, att detsamma i någon mån ernåtts, hvilket ju är samma tanke, som vi funnit föranleda den regeln, att en befraktare, som har rätt till ersättning för förloradt gods, äfven är pligtig att erlägga frakt. Här blir det tydligen i detta afseende likgiltigt, om ersättning för skadan skall utgå eller icke, då ju äfven i det senare fallet afsändarens syfte delvis realiserats. Här är derför ingen anledning att särskilja olika orsaker till den inträffade skadan [4]). När det i § 108 heter, att "från

[1]) Detta är regel enl. DHGB art. 619 och danskt Udkast 1882 § 208 (jfr finsk sjölag § 106). Ett yttrande i denna riktning Hambro 205; så äfven Hallager 186 f.; Lassen II 369; Lyon-Caën et Renault II 199.

[2]) Detta vore sjelfklart, om befraktaren vore skyldig att betala frakt, äfven om sådant gods gått alldeles förloradt. — Regeln återfinnes utom i de nyss anförda lagstiftningarna, enl. hvilka full frakt äfven i händelse af förlust utgår, äfven i Spanien 663: "Las mercaderías que sufran *deterioro ó disminución* por vicio propio ó mala calidad y condición de los envases, ó por caso fortuito, devengarán el flete íntegro".

[3]) Jfr Hambro 205; Hallager 186; Lewis I 335 och i Endem. Hdbch IV: 1: 202. Afvikande Lyon-Caën et Renault II 199; Casaregis l. c.

[4]) Betraktar man kreaturs död såsom skada, ej såsom förlust, är det derför endast en speciel tillämpning af den allmänna regeln, när det föreskrifves, att frakt skall gäldas för kreatur, som dött under resan. Engelsk rätt anser kreaturs död för förlust och skiljer derför på aftal om deras inlastande och deras transporterande (i senare fallet ingen frakt), Angell § 394, Petersdorff 4: 552 f.

värdet af det förlorade eller skadade godset afdrages dock den frakt, tull etc., hvilka, i anseende till förlusten eller skadan, icke komma att för detsamma utgöras", så kan detta, hvad besparad frakt för skadadt gods angår, endast i de fall ega tillämpning, när antingen, såsom i § 110 säges, förbehåll gjorts om befrielse från frakt i händelse af skada, eller ock skadan är af den beskaffenhet, att godsets mått, vigt eller mängd undergått förminskning, och tillika sista punkten af § 109 har användning, så att den utlastade qvantiteten är bestämmande för fraktens belopp. Regelmässigt åter kan endast qvittning af ersättning och frakt ske, hvilket naturligtvis kan sluta med ett öfverskott af fordran å såväl den ena som den andra sidan. Så, som det anförda stället är affattadt, ligger det onekligen närmast till hands att, såsom vi ofvan gjort, anse alldeles liknande satser gälla om det der omtalade afdraget af besparad frakt från ersättning för förlust.

Regeln, att full frakt för skadadt föremål skall gäldas oberoende deraf, om detta återstående värde är lägre, lider ett undantag, för hvars tillgodonjutande dock en särskild åtgärd (abandon) är nödig, i det man har rätt att under vissa omständigheter öfverlåta flytande varor för frakten (§ 110, 2 punkt)[1]. Denna rätt är lika giltig, hvilken än orsaken till den förutsatta partiela förlusten är, således äfven när skada icke eller icke bevisligen är af natur att böra af befraktaren ersättas. Det säges endast, att kärlets bristfällighet utesluter abandonrätten, hvadan hufvudregeln om gäldandet af full frakt tillämpas, när denna omständighet föreligger, oafsedt om minskningen föranledts deraf eller ej. Anmärkas må, att det i förhållande till afsändaren icke är nödvändigt, att anteckning

[1] Öfverensstämmande norsk sjölag § 67; finsk § 107; i öfriga sjölagar liknande bestämmelser, t. ex. DHGB art. 617; C. com. 310; Italien 581; Spanien 687. Den engelska rätten känner ingen sådan abandon, Lewis I 332 not. 2; jfr dock Angell § 408, Petersdorff 4: 557, 559. Kongressen i Antwerpen 1885 förkastade all abandon genom resolution 19, se Montgomery: Berättelse s. 20. Å andra sidan eger enl. De Courcy I 167, 169 vid styckegodsbefraktning enligt praxis allmän abandon rum, och yrkades detta redan af Valin.

angående kärlets bristfälliga beskaffenhet blifvit gjord i konnossementet.

I sammanhang med satserna om betalande af frakt för delvis förloradt eller skadadt gods fästa vi uppmärksamheten på den redan omnämnda regeln (§ 109), att "i brist af annan öfverenskommelse, beräknas frakt, som utgår efter mått, vigt eller mängd, i förhållande till det utlastade, men ej till det inlastade godset". [1]

I händelse af försenande är det enligt Sjölagens system otvifvelaktigt, att frakten alltid måste till fullo erläggas, när ej motsatsen är aftalad; detta framgår äfven af § 121, som stadgar, att, då fartyg blifvit "uppehållet af hinder, hvartill befraktare ej varit vållande, må den betingade frakten derför ej ökas"; minskas må den således i ingen händelse.

Då transportobjektet endast fortskaffats en del af vägen, skall enligt Sjöl. §§ 113, 114 frakten delvis gäldas, nämligen "efter det uppseglade afståndets förhållande till hela den resa, som under samma bestämmelser i fraktslutet inbegripes, hvarvid afseende jemväl skall fästas å de med den tillryggalagda delen af resan förbundna särskilda svårigheter och kostnader, i jemförelse med den återstående resans" (§ 5). I de åberopade lagrummen [2] är denna partiela frakt, som efter beräkningssättet benämnes distansfrakt, omtalad endast i sådana fall, då resan afbrutits genom skeppsbrott eller eljes inträffad skada å fartyget, hvarigenom detsamma kommit i irreparabelt skick, och då bortfraktaren [3] icke det oaktadt fortskaffar lasten till be-

[1] Så äfven norsk rätt, Hallager 185; finsk sjölag § 106; danskt Udkast 1882 § 211; DHGB art. 621; engelsk rätt, Lewis I 339 not. 1 (se dock Petersdorff 4: 556); annorlunda fransk rätt, Lyon-Caën et Renault II 197, och Spanien arg. artt. 663, 664.

[2] Att enl. § 114 befälhafvaren är direkt gent emot lastegaren pligtig att låta fortskaffa lasten med annat fartyg, är i annat sammanhang anmärkt, äfvensom att redaren är ansvarig för hans fel och försummelser äfven härntinnan. Ersättning härför kan således komma att qvittas mot distansfrakten.

[3] D. v. s. befälhafvaren för redarens, icke för lastegarens räkning.

stämmelseorten [1]). Klart är äfven, att, då det är en med afseende på godset inträffad händelse, som omöjliggör fortskaffandet, förhållandet, när det är en händelse af naturlig art, är att betrakta som förlust [2]). Är det åter ett juridiskt hinder, så beräknas enligt § 119 distansfrakt [3]).

Äfven här kan det vara tvifvelaktigt dels, om *ens* distansfrakt skall utgå, då det inträffade hindret (skeppsbrott etc.) kan tillskrifvas bortfraktaren, eller med andra ord faller inom hans ansvarighetsområde, dels äfven å andra sidan, om *blott* distansfrakt beräknas, när befraktaren är vållande eller orsaken eljes ligger i omständigheter rörande godset. Vi besvara båda dessa frågor jakande i öfverensstämmelse med de ofvan gifna lösningarna och på samma grunder samt anse således, att bortfraktaren är berättigad till distansfrakt, äfven då han genom den ifrågavarande händelsen blifvit ersättningsskyldig [4]), ehuru naturligen ersättningen och distansfrakten qvittas, så långt båda räcka, och att en befraktare, äfven om han ådragit sig ansvar för resans afbrytande, och äfven om detta föranledts af godsets egen beskaffenhet, dock, försåvidt han

[1]) Det senare säges uttryckligen endast i § 113, men bör anses gälla äfven i det i § 114 omtalade fall. Se Hambro 163, 205. Jfr Hallager 188; Lyon-Caën et Renault II 201 och C. com. 296, 303.

[2]) Jfr Lyon-Caën et Renault, l. c.

[3]) Den engelsk-amerikanska rätten ogillar principielt distansfrakten och medger sådan, endast när befraktaren frivilligt accepterar den partiela uppfyllelsen, Angell §§ 398, 402—408, Petersdorff 4: 558 f. Praktiskt skiljer sig denna regel icke så mycket från den, att distansfrakt utgår, men abandon är möjlig, som man skulle kunna sluta af hvad som vanligen säges, t. ex. danskt Udkast 1882, Mot. 171, Lewis I 353, Första Skandinav. Sjöfartsmötets Förhandl. 48 m. fl. st. (deremot 63); det afgörande är, om befraktaren faktiskt frivilligt eller nödtvunget mottager varorna. — Vid Antwerpenerkongressen 1885 höjde sig ingen röst för distansfraktsystemet, se Montgomery: Berättelse 20. Det är dock erkändt i norsk sjölag § 66; finsk § 102; danskt Udkast 1882 § 218; DHGB art. 632; C. com. 303; Belgien II 94, 97 (oriktigt Lewis I 353 not. 1); Italien 570; Spanien 657; Portugal 1525 m. fl.

[4]) Annorlunda Hallager 187. Jfr den danska regeln, att distansfrakten förloras, om besättningen öfvergifvit fartyget, Lassen II 369 f., Udkast 1882 § 218 och Mot., se äfven Sjöfartsmötets Förhandl. 53, och den franska bestämmelsen (C. com. 297), att ingen frakt utgår, om fartyget vid resans början ej var sjövärdigt. Jfr med den förra regeln finsk sjölag § 108, med den senare Italien 571, Spanien 676, för engelsk rätt Angell § 412.

icke kan anses hafva upphäft fraktaftalet, icke behöfver betala mera frakt än distansfrakten [1]), låt vara att skilnaden mellan denna och totalfrakten kan komma att utgöra en post i ersättningssumman. Det är emellertid uppenbart, att dessa regler kunna genom särskilda aftal förändras.

Såsom en allmän anmärkning till de sjörättsliga satserna om förutsättningarna för skyldigheten att betala frakt må tilläggas, att det måste anses strida mot lagstiftarens afsigt att i de fall, då enligt lagens föreskrifter ingen frakt eller blott en del af frakten skall gäldas, supplera dessa bestämmelser genom från lärorna om negotiorum gestio och om oberättigadt riktande på annans bekostnad hemtade regler [2]).

Äfven i sjörätten utgöra de transporterade föremålen säkerhet för frakten. Bortfraktaren har rätt att hålla godset qvar, till dess frakten betalas, och att endast mot samtidig betalning af frakten utlemna detsamma [3]), hvarvid dock ställande af nöjaktig säkerhet för frakten har samma verkan som dess erläggande (§ 88). Det är tydligt, att utan den sistnämnda regeln afsevärda svårigheter skulle uppstå vid lossning af större mängder af gods. Den omtalade retentionsrätten är giltig äfven mot tredjeman

[1]) De Courcy I 162, 166.

[2]) De lege ferenda framträdde den senare uppfattningen, hvilken i viss mån är erkänd i danskt Udkast 1882, Mot. 172, vid Sjöfartsmötet, Förh. 52, 62 f. (Se öfverhufvud om distansfraktens berättigande Förh. 48—66; båda de i diskussionen uppträdande partierna synas oss gå för långt, då de betrakta fraktaftalet antingen som entreprise eller som saklega och ej tillräckligt skilja på olika orsaker till resans afbrytande). Härmed bör sammanhållas, att enl. DHGB art. 632 distansfrakten ej får öfverstiga godsets värde, och att samma resultat kan uppnås genom medgifvandet af abandon för distansfrakt; så danskt Udkast 1882 § 218, Mot. 172; norsk sjölag § 66.

[3]) Härmed öfverensstämma engelsk rätt (Angell §§ 369—390, 400); norsk sjölag § 68 (ställande af säkerhet gäller, endast när beloppet ej strax kan beräknas); danskt Udkast 1882 § 216 (betalning eller deposition). Enligt DHGB artt. 615, 625 behöfver bortfraktaren ej utlemna godset annat än mot betalning eller deposition. Finsk sjölag § 113; C. com. 306; Belgien II 79; Italien 580; Spanien 665 medgifva bortfraktaren endast rätt att låta anordna deposition af godset. Den i texten framstälda regeln är tydligen uttalad i 1667 års Sjölag Skipl. 14.

enligt den i § 92 för ett speciellt fall erkända, men tvifvelsutan i full allmänhet giltiga grundsatsen, att tredjeman ej kan fordra, att godset "utlossas under andra vilkor, än aflastaren egt att det åter utlossa" [1]). Positivt yttrar sig bortfraktarens rätt till godset i en befogenhet att, såvidt för fraktens utbekommande är nödigt, efter protest och genom offentligt upprop sälja detsamma [2]), när mottagaren ej kan träffas (härmed likställes det fall, att tvist mellan flere konnossementshafvare uppstår) eller vägrar mottagandet eller eljes obehörigen uppehåller lossningen, och när det "förekommer anledning till osäkerhet för gäldande af frakt och andra omkostnader", hvilken sista bestämmelse synbarligen illa harmonierar med Sjölagens öfriga stadganden i ämnet [3]).

Dessutom åtnjuter bortfraktaren enligt Sjöl. § 281 förmånsrätt i det inlastade godset för utbekommande af sin frakt [4]). Denna förmånsrätt, som står efter den bodmerilångifvare medgifna, varar emellertid, såsom af § 283 synes, endast så länge, som godset ännu ej lossats till befraktarens eller lastemottagarens förfogande [5]), hvadan alltså bortfraktaren för förmånsrättens bevarande är nödsakad att göra bruk af sin retentionsrätt, hvilken för öfrigt, förenad som den är med förmånsrätt och realisationsrätt, väl riktigast betecknas som en panträtt [6]).

[1]) Så äfven engelsk rätt, Angell §§ 363—7; danskt Udkast 1882 § 188.

[2]) Jemför norsk sjölag § 68; finsk § 120; danskt Udkast 1882 §§ 199, 216; DHGB artt. 626, 648; C. com. 305; Italien 557, 579; Belgien II 78; Spanien 667, 668.

[3]) Den motsvarande bestämmelsen i Spanien 665, att, då det finnes skäl till misstro, deposition af godset kan fordras (jfr finsk sjölag § 113; C. com. 306; Belgien II 79; Italien 580), är deremot väl motiverad i en lag, som låter förmånsrätten vilkorligt bestå efter utlemnandet och följdriktigt kan såsom regel förbjuda bortfraktaren att uppehålla lossningen under förevändning, att frakten ej betalas. Liknande svenskt Förslag 1847 Skeppslego-Balk 3: 9.

[4]) Så äfven finsk sjölag § 109; danskt Udkast 1882 §§ 214, 361, Mot. 359; DHGB art. 624; C. com. 280, 307, 308; Italien 671, 4:o; Spanien 667; Belgien II 80.

[5]) Annorlunda finsk sjölag § 113; danskt Udkast 1882 § 362; DHGB art. 624; C. com. 307; Italien 672; Spanien 667; Belgien II 80. Enl. tysk praxis anses emellertid frakten krediterad redan genom afstämplande af det af mottagaren företedda konnossementet, Wagner 273 not. 7.

[6]) Danskt Udkast 1882, Mot. 359; af annan mening Hambro 210.

Angående dennas grad af specialitet finnes intet stadgande; men det torde vara det rättaste, att, såvidt möjligt, tillämpa de vanliga reglerna, endast med den modifikation, som följer af möjligheten, att olika delar af en laddning, genom de mot dem svarande konnossementens öfverlåtande till olika personer, få skilda emottagare.

I händelse af kollision med icke sjörättsliga förmånsrätter i godset bestämmes fraktfordringens plats genom H. B. 17: 5, hvilken, som redan nämnts, likställer densamma med en husegares hyresfordran.

Att bortfraktaren kan på förhand eftergifva sin rätt att hålla godset qvar till säkerhet för frakten, faller af sig sjelft. Särskild uppmärksamhet förtjenar, att en sådan eftergift är möjlig äfven i förhållande till endast mottagaren, när bortfraktaren gent emot denne genom konnossement förpligtat sig att utlemna lasten.

Då nu bortfraktaren har såsom personlig gäldenär för sin fraktfordran befraktaren och derjemte eger befogenhet att uttaga fraktbeloppet ur godset, uppstår den frågan, i hvilket förhållande befraktarens personliga ansvarighet och godsets häftande stå till hvarandra, en fråga, som är af så mycket större praktiskt intresse, som afsändaren långt ifrån alltid är egare af det transporterade föremålet, och som detta ju i regel skall utlemnas åt en tredje person, mottagaren. Frågan är i den svenska Sjölagen icke uttryckligen besvarad [1]), då det i ifrågavarande afseende icke finnes några andra stadganden än det nyss åberopade, att bortfraktaren icke behöfver utlemna godset annat än mot betalning, samt (§ 109) att adressaten genom godsets mottagande förpligtas att betala frakten. Dessa båda satser peka dock i den riktningen, hvilken äfven öfverensstämmer med allmänna grundsatser, att det är på sin egen risk, som bortfraktaren utan betalning ut-

[1]) Detta är deremot fallet enligt danskt Udkast 1882 § 217 och DHGB artt. 627, 628, som båda, när godset utlemnats till mottagaren utan betalning, medgifva regress, endast när befraktaren eljes skulle rikta sig på bortfraktarens bekostnad.

lemnar godset till mottagaren och sålunda krediterar honom. Särskildt gäller detta om den senare af de anförda reglerna, som tydligen afser adressatens förpligtelse gent emot fraktföraren, då det ju är ovedersägligt, att hans skyldighet gent emot afsändaren att betala frakten bestämmes genom helt andra fakta, beroende på arten af det rättsförhållande mellan dessa båda personer, som föranledt transporten. Vi tro således, att en bortfraktare, som utlemnat godset åt mottagaren utan att utfå den frakt, som enligt befraktarens och bortfraktarens öfverenskommelse skulle af mottagaren utkräfvas, gått förlustig all regressrätt mot befraktaren[1]). Detta resultat bestyrkes genom en conclusio in contrarium ur sista punkten af § 115, der det säges, att om godset vid försäljning visar sig otillräckligt "att betäcka derå betingad frakt", så står befraktaren i ansvar för bristen[2]). Deremot skulle det vara att gå för långt, om man ville af detta ställe sluta till en förbindelse för fraktföraren att icke blott qvarhålla godset, utan äfven i första hand söka godtgörelse genom dess försäljning.

Förutsättningen för befraktarens befrielse är emellertid alltid, äfven om man icke efter svensk rätt kan utesluta densamma i alla händelser, då befraktaren skulle göra en vinst på bortfraktarens bekostnad, att mottagaren är en från honom helt och hållet skild person och således icke står i något representationsförhållande till honom. Det är alltså visserligen icke nog för att låta befraktarens personliga ansvar fortfara, att han, som sålt godset fritt för köparen å bestämmelseorten, men ej dess mindre underlåtit att vid afsändandet betala frakten, på detta sätt

[1]) Så Hambro 212 f. Jfr K. D. $^{6}/_{3}$ 1884 i N. J. A. 1884: 80–85 och å andra sidan K. D. $^{18}/_{2}$ 1873 i N. T. 1874: 172–175. Af annan mening Hallager 194–196. Med svensk rätt tyckas utom danskt Udkast 1882 och DHGB l. l. c. c. äfven Belgien II 78 och Italien 579 öfverensstämma. Fransk rätt vacklar oaktadt C. com. 305, se Lewis I 347 not. 1, Lyon-Caën et Renault II 195, 196 och not. 1 (för regressrätt); engelsk rätt medger obetingadt regress, Lewis I 346 not. 1, danskt Udkast 1882, Mot. 170, Angell §§ 356, **397**.

[2]) Det är på detta skäl Hambro l. c. egentligen stödjer sig.

slipper ifrån efterräkningar af köparen-mottagaren och derigenom gör en vinst, men det finnes å andra sidan icke någon grund att befria honom från bortfraktarens kraf, när mottagaren t. ex. endast varit hans redovisningsskyldiga och ersättningsberättigade ombud, eller när rent af befraktaren och mottagaren förhålla sig till hvarandra som olika etablissement af samma firma.

I Trafikreglementet finnes med afseende på gods intet direkt stadgande om förutsättningarna för fraktens förtjenande. Likväl kan man af den ofvan åberopade föreskriften (§ 39 d) 6:o), att "ersättningsbeloppet för förloradt eller skadadt gods beräknas efter godsets handelsvärde på den plats, der det blifvit till transport på jernvägen inlemnadt, med tillägg af utbetald jernvägsfrakt"[1]) draga den slutsatsen, att frakten i alla händelser anses förtjenad[2]), ehuru den i följd af den för ersättningens beräknande stadgade grunden alltid kommer att qvittas mot ersättningen, när utgifvandet af sådan åligger jernvägen. I detta fall är således frågan utan all praktisk betydelse; deremot är dess besvarande af verklig vigt, när godset gått förloradt eller skadats, utan att jernvägen derför svarar. Och da synes oss, såsom antydts, den slutföljden ur den citerade bestämmelsen icke kunna undvikas, att man först och främst icke kan af jernvägen återkräfva vid afsändningen inbetalad frakt, och att i konseqvens härmed äfven den frakt, som skulle betalas vid framkomsten, är att oaktadt förlusten eller skadan till jernvägen gälda; i princip är det också efter det inlastade, ej efter det aflastade godsets myckenhet, som frakten beräknas.

En försändelses försenande kan ännu mindre hafva

[1]) Annorlunda norskt Driftsregl. 89 h).

[2]) I annan riktning danskt Befordringsregl. § 58; jfr §§ 65 (total eller partiel förlust ersättes efter handelsvärdet, "eventuelt med Fradrag af besparet Told, Fragt og andre Omkostninger"), 76, 82. Jfr tyskt Betriebsregl. § 68: 1; DHGB art. 396 (besparad frakt nämnes icke); Eger I 299–301, 304 f., III 403 (frakt utgår, men qvittas dock ej mot ersättning efter normalsatsen); Uebereinkommen z. Betriebsregl. art. 24.

något inflytande på fraktfordringens bestånd eller rätten att behålla inbetald frakt[1]).

Hvad slutligen angår det fall, att jernvägen endast forslar godset en del af den aftalade sträckan, är saken mera tvifvelaktig. Om man emellertid fasthåller, att jernvägen icke genom försenande ådrager sig någon som helst ansvarighet, så är det tydligt, att ett sådant fullgörande af transporten endast delvis, som här är i fråga, icke lätteligen kan förekomma. Å andra sidan är det dock möjligt, att trafikanten icke vill finna sig i det uppskof, som af afbrottet blir en följd, utan föredrager att sjelf besörja om godsets vidare fortskaffande. Man får då tillämpa § 35[2]), ehuru den egentligen gäller förhållandet, innan transporten börjat, och på grund af densamma medgifva trafikanten rätt att utfå godset: såvida det fortfarande är å vagn inlastadt, endast mot betalande af full frakt, men om detta i följd af afbrottet icke vidare är fallet, med befrielse från den för den återstående transportsträckan belöpande frakten, eller noggrannare uttryckt mot gäldande endast af den frakt, som skulle hafva beräknats, i fall godset varit adresseradt till den ort, der det i följd af afbrottet stannat[3]). I fråga om resgods torde man med anledning af de i § 14 om passagerarebefordran gifna bestämmelserna[4]) kunna gå längre och medgifva den resande att, äfven om bagaget fortfarande är inlastadt, återfå det på nämnda ort utan att behöfva betala större del af den särskilda afgift, som kunnat ifrågakomma, än som svarar mot den verkligen tillryggalagda vägen.

Stundom måste fraktbeloppet på förhand erläggas.

[1]) Enl. danskt Befordringsregl. § 67 utgår ersättning, bestående af halfva eller hela frakten, jfr § 77; liknande tyskt Betriebsregl. § 70 ($^1/_4$—$^1/_2$).

[2]) Jfr norskt Driftsregl. 77.

[3]) Så uttryckligen norskt Driftsregl. 93; danskt Befordringsregl. § 52 (när jernvägen är utan skuld); tyskt Betriebsregl. § 58, alla utan det i texten nämnda vilkoret, de båda senare deremot med ersättning äfven för lastnings- och lossningskostnad.

[4]) Öfverensst. norskt Driftsregl. 39; danskt Befordringsregl. §§ 18, 28

Regl. § 33 medger öfver hufvud endast i fråga om gods i inskränkt mening, att frakten "anvisas till betalning af mottagaren". Denna möjlighet är dock genom Trafikstyrelsens Cirkulär n:o 37 utsträckt till att omfatta äfven transport af åkdon och kreatur[1]). Emellertid qvarstå de af § 33 uppstälda inskränkningar[2]), att frakten måste gäldas vid inlemnandet för transport, dels när godsets "värde icke med säkerhet motsvarar frakten", hvartill såsom specialfall ansluta sig de händelser, att stationsbefälet anser varorna "underkastade hastig förstöring", och att godset utgöres af "slutna collies af obekant innehåll", dels äfven (något, som af mindre påtagliga skäl motiveras) när afsändaren är okänd, och när godset försändes "till qvarblifvande på bestämmelsestationen eller till afsändarens eget emottagande", hvilket sista dock numera torde vara upphäfdt.

Att jernvägen, när frakten skall betalas vid framkomsten, eger att qvarhålla godset till säkerhet, är otvifvelaktigt[3]). Utlöses det ej inom viss kort i § 37 föreskrifven tid, och sedan afsändaren, när godsets beskaffenhet medgifver sådant uppskof, fått rådrum att "bestämma om godsets behandling", har jernvägen rätt att å offentlig auktion på ankomstorten sälja detsamma och på sådant sätt göra sig betald för frakten[4]).

Om jernvägen uraktlåter att begagna denna sin rätt och tvärtom utan betalning utlemnar godset åt mottagaren, t. ex. emedan denne fått sig medgifven fraktkredit,

[1]) Så äfven norskt Driftsregl. 46, 54; danskt Befordringsregl. § 75. Annorlunda m. afs. på transport af lefvande djur tyskt Betriebsregl. §§ 41—43.

[2]) Liknande norskt Driftsregl. 68 (dessutom ständigt, när jernvägen yrkar förutbetalning); danskt Befordringsregl. § 45 (endast på grund af godsets beskaffenhet); lika härmed tyskt Betriebsregl. § 53.

[3]) Jfr t. ex. "afhemta mot erläggande af belöpande ungälder" i § 37. Uttryckligen norskt Driftsregl. 68, med utsträckning till annat gods adresseradt till samma mottagare 69; eventuelt ställande af säkerhet 79; jfr äfven 35, 97; danskt Befordringsregl. §§ 45 (jfr äfven § 12), 52, 57, 75; tyskt Betriebsregl. § 59: 9.

[4]) Liknande norskt Driftsregl. 77, 95—99; danskt Befordringsregl. § 61 (dessutom event. aflemnande till speditör eller offentligt magasin mot betalning); tyskt Betriebsregl. § 61.

kan afsändaren icke vidare sökas för frakten[1], hvaremot han naturligtvis ansvarar för densamma, om godsets försäljningsvärde visar sig otillräckligt, eller om dess hastiga förstörelse hindrar försäljning.

Också i posttrafiken kan det anses som hufvudregeln, att befordringsafgiften skall erläggas, äfven om transporten icke föres till ett lyckligt slut. Hvad först angår total förlust af en försändelse, så är, som vi sett, posten, såvidt den öfverhufvud svarar för en försändelse af detta slag, i den inhemska trafiken alltid ersättningsskyldig med det enda undantag, som hänför sig till ett pakets egen beskaffenhet i afseende på emballage o. dyl. Och när posten ersätter förlust, skall enligt positiv föreskrift fraktbeloppet afdragas[2]. Denna föreskrift hänför sig visserligen endast till rekommenderade och assurerade försändelser och icke äfven till paketer, men häraf torde man så mycket mindre få draga någon conclusio e contrario, som det just med afseende på den sällsynta beskaffenheten af de fall, då afgifterna för rekommenderade och assurerade försändelser icke äro på förhand erlagda[3], måste anses särskildt nödvändigt att för dessa händelser erinra om skyldigheten att oaktadt förlusten betala frakt. I sjelfva verket är det äfven, hvad paketer angår, tillräckligt upplysande, att det, icke ens när ersättningen i följd af underlåten assurans är begränsad till de låga normalsatserna, nämnes något om en rätt att derjemte återfå beloppet af den, såsom ofta, på förhand erlagda befordringsafgiften[4]. Ty till att i förevarande afseende göra någon skilnad mellan frankerade och ofrankerade paketer finnes så mycket mindre någon anledning, som regressrätt mot afsändaren eger rum med afseende på befordringsafgiften för paketer.

[1]) Så uttryckligen norskt Driftsregl. 62; Uebereinkommen art. 24 (med någon inskränkning).

[2]) Poststadga §§ 73 m. 2, 74 m. 2.

[3]) Försändelser till Allmänna Barnhusdirektionen och dylika från fjerdingsman i tjensteärenden till länsman, kronofogde etc., Poststadga §§ 26 m. 5, 30 m. 1.

[4]) L. c. § 75 mm. 2, 3.

Ytterligare må erinras, att då pligten att betala frakt nödvändigt finnes vid assurerade paketer, hvilka i afseende på ersättning lyda samma regler, som assurerade bref[1], skulle, om vår mening ej är riktig, en skilnad uppkomma mellan assurerade och vanliga paketer, hvilken näppeligen vore motiverad.

När posten i följd af det nämnda undantaget från dess ansvarighet ej behöfver utge ersättning, gäller det så mycket mera, att afsändaren, som då genom sitt fel föranledt förlusten, skall oaktadt densamma betala frakt.

Hvad slutligen angår de arter af försändelser, för hvilka posten öfverhufvud ej ikläder sig något ansvar, så är det otvifvelaktigt, att, lika litet som ersättning gifves, den på förhand erlagda afgiften kan återkräfvas[2]. Såsom vi skola få se, råder nu med afseende på en stor del af dessa försändelser frankeringstvång. De öfriga åter, som kunna afsändas helt eller delvis ofrankerade, föranleda, om mottagandet förvägras, ingen regress mot afsändaren, och följdriktigt kan icke heller någon talan mot denne väckas, om de förkommit[3].

Alldeles detsamma som om förlust gäller i hvarje särskildt fall om åkommen skada[4], endast med iakttagande deraf, att en skadad ofrankerad försändelse kan erbjudas mottagaren till utlösning, och att han, om han vill begagna sig deraf, måste betala hela frakten, som om försändelsen vore oskadad.

Att försenande lemnar frakten oberörd, ligger i öppen

[1]) K. F. 12/11 1872 § 9 m. 1, Poststadga § 75 m. 1.

[2]) I tysk Postordn. § 44 V är deremot beträffande alla slags försändelser den grundsatsen erkänd, att i händelse af förlust ingen afgift erlägges och den på förhand erlagda återbetalas.

[3]) Härmed står i öfverensstämmelse, att, medan det särskildt stadgas, att, när en försändelse återtages på afgångsorten, erlagd afgift ej återbetalas, intet säges om någon pligt att betala för ofrankerade försändelser i detta fall, Poststadga § 53 m. 3.

[4]) Dansk Postanordning III § 7 IV gör till vilkor för postverkets regress mot afsändaren, att försändelsen föreläggës denne "i ydre uskadt Stand". Likaså, om postverket är ansvarigt för skadan, tysk Postordnung l. c.

dag[1]), likasom, att någon distansfrakt i följd af postportots likformighet icke kan ifrågakomma[2]).

I samfärdseln med utlandet, åtminstone försåvidt den regleras af Pariserkonventionerna, är förhållandet till någon del ett annat. Ett redan ofvan citeradt stadgande[3]) visar nämligen, att, när ersättning för förkomna paketer utgår, äfven den frakt, som är uppburen, återställes. Bestämmelsen gäller lika väl både assurerade och oassurerade paketer, men har ingen motsvarighet i de regler, som gälla om assurerade och rekommenderade bref. Huruvida detta hänvisar på en olikhet mellan förutsättningarna för befordringsafgiftens utgörande, till äfventyrs motiverad genom densammas större betydenhet vid paketer, är svårt att afgöra, men vi äro böjda för att tro, att det anförda skälet endast föranledt ett omnämnande vid dessa af hvad man lättare kunde förbigå vid bref. Förbises får emellertid icke, att bestämmelserna om paketer, om rekommenderade bref och om assurerade bref återfinnas i olika konventioner.

Med afseende på skada och försenande gälla samma satser som för den inhemska trafiken. Hvad distansfrakt angår, så är en sådan här visserligen tänkbar, men dock opraktisk, då intet försenande ådrager posten något ansvar eller kan anses omöjliggöra framförandet till bestämmelseorten. Detta gäller emellertid, endast när postförvaltningarna stå i förening med hvarandra, så att afsändaren ej afsluter mer än ett befordringsaftal.

Äfven med afseende på tiden för betalningens erläggande råder skiljaktighet mellan bestämmelserna för den inländska och för den mellanfolkliga posttrafiken, i det att frankeringstvånget i den senare är vidsträcktare. I den förra är fullständig frankering under alla omstän-

[1]) Annorlunda, då särskild afgift erlagts för snabb befordran, Schott l. c. 564. Jfr Regl. för telegrambefordringen $^{26}/_{3}$ 1886 § 48 m. 1 a), m. 4.

[2]) Enl. tysk Postordn. § 30 II beräknas porto efter den verkligen skedda befordringen, hvaremot förutbetald afgift till ingen del återbäres.

[3]) Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 art. 11; 1 enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885.

digheter nödig endast vid brefkort[1]) och försändelser med guld eller silfver[2]), hvarjemte med obetydliga undantag såväl befordrings- som rekommendations- och assuransafgifterna måste erläggas vid aflemnandet till postbefordran af rekommenderade och assurerade bref[3]), och de senare afgifterna samt postförskottsafgift vid afsändandet af alla slags försändelser skola till fullo betalas[4]). Vid inlemning direkt på postanstalt utan förmedling af brefläda eller lösväska måste äfven vanliga bref fullt frankeras[5]), och detsamma är händelsen med lösbref[6]) och sådana försändelser, som aflemnas till ångbåtspostexpedition[7]) eller genom landtbrefbärare[8]). Åtminstone partiel frankering är åter föreskrifven vid korsbandsförsändelser[9]) och sådana bref, som kunna "till afsändaren återställas" [10]). Dessutom gäller det som allmän regel[11]), att "endast sådana ofrankerade eller ofullständigt frankerade skriftliga meddelanden, hvilka äro tillslutna och hoplimmade eller förseglade, skola med post befordras" [12]).

Angående den internationela samfärdseln uppställer Poststadga § 116 den allmänna regeln, att alla andra försändelser än bref måste åtminstone delvis frankeras. Ur de resp. konventionerna anteckna vi, att i samfärdseln

[1]) Poststadga § 27.

[2]) L. c. § 30 m. 2.

[3]) L. c. § 30 m. 1; jfr § 46 mm. 1—4 (1—3 tillämpl. i postutvexl. med utlandet, l. c. § 142), § 26 m. 5.

[4]) L. c. § 30 mm. 1, 3, tillämpl. i postutvexl. med utlandet, l. c. § 142.

[5]) L. c. § 26 m. 1 med undantag enl. mm. 4, 5.

[6]) L. c. § 26 m. 9.

[7]) L. c. § 50 m. 3 (inrikes försändelser), tillämpl. i postutvexl. med utlandet, l. c. § 142.

[8]) L. c. § 29 m. 2 med undantag enl. m. 5 (paketer); § 47 m. 3 (inrikes försändelser i allm.).

[9]) L. c. § 28 m. 3.

[10]) L. c. § 26 m. 2.

[11]) L. c. § 29 m. 6.

[12]) Enl. norsk Lov om Postvæs. § 29, c), e), f), h) äro rekommenderade bref, brefkort, korsbandsförsändelser och paketer underkastade frankeringstvång; enl. dansk dito § 13 regelmässigt endast rekommenderade bref, bref med postförskott och brefkort samt enl. Postanordn. III § 5 I A 7) a) korsbandsförsändelser, enl. § 7 II express- och stafettbref; enl. tysk Postordn. brefkort (§ 12 V), trycksaker (§ 13 VIII, IX), varuprofver (§ 14 VI, VII) och stafettförsändelser (§ 45 XIX); vid trycksaker och varuprofver behöfves dock endast partiel frankering.

med Norge och Danmark befordringsafgiften för assurerade eller med postförskott belagda paketer måste på förhand erläggas, hvarjemte partiel frankering af paketer utan angifvet värde är förbjuden [1]. Med nämnda länder, äfvensom med Finland [2]) kunna deremot ofrankerade paketer utan angifvet värde utvexlas. Enligt Pariserkonventionen [3]) och Aftalet med Storbritannien och Irland [4]) äro återigen alla paketer underkastade frankeringstvång.

Att, när frakten icke är på förhand betald och icke heller krediterad afsändaren, utan afsedd att erläggas af mottagaren, posten icke behöfver annat än mot betalning utlemna försändelsen till denne, är sjelfklart och framgår till öfverflöd af flere ställen i Poststadgan [5]). Det är äfven otvifvelaktigt, att, när en försändelses utlösning förvägras, såväl som i andra fall af obeställbarhet, posten har rätt att efter viss tid och på visst sätt försälja [6]) det af försändelsen, som kan ega värde, och på detta sätt göra sig betald för upplupna afgifter.

Uppstår vid denna försäljning brist, eller eger transportobjektet alls intet värde, bör principielt afsändaren ansvara posten för afgiften. Detta är emellertid i Poststadgan [7]) erkändt endast beträffande paketer, hvaremot

[1]) Generalpoststyr. Kung. $^{4}/_{3}$ 1886 art. 14; Öfverenskommelse $^{24}/_{12}$ 1885 art. 15.

[2]) Deklaration $^{30}/_{6}$ 1880, n:o 2.

[3]) Konvent. $^{3}/_{11}$ 1880 art. 4; jfr Pariserkonvent. $^{1}/_{6}$ 1878 art. 6 (rekommenderade bref), Aftal $^{1}/_{6}$ 1878 art. 4 (assurerade bref).

[4]) Aftal $^{13}/_{4}$ 1886 art. 4.

[5]) § 26 m. 2; § 28 m. 2; § 29 mm. 1, 3, 4; § 36 mm. 1, 2; § 69 m. 1. Jfr norsk Lov om Postvæs. § 40; dansk d:o § 27. Enl. tysk Postordn. § 44 II måste försändelser (undantag: bref, varuprof, trycksaker och försändelser från utlandet) utlemnas utan betalning och postverket hålla sig till afsändaren, såframt adressaten nämner denne och återställer adressen i original eller afskrift, jfr l. c. § 35 I 5), § 44 VI, hvilka alla ställen dock anses ogiltiga såsom stridande mot Posttaxges. $^{28}/_{10}$ 1871 § 6, se Schott l. c. 564 och not. 161; annorlunda v. d. Osten l. c. 36. — Retention eger rum äfven enl. Regl. för telegrambefordr. §§ 21, 41.

[6]) Poststadgan §§ 68—71, tillämpliga på postutvexling med utlandet, §§ 140, 142.

[7]) § 29 m. 4. Jfr Instr. f. Generalpoststyr. $^{4}/_{6}$ 1886 § 26. Utan inskränkning norsk Lov om Postvæs. § 40; dansk d:o § 13, Postanordn. III § 7 IV; tysk Postordn. § 44 IV. Jfr Regl. för telegrambefordr. § 22 m. 1. Enl. Kolmodins reservation vid Förslag t. Posttaxa 1869 var regresspligt förutsättning för frankeringsfrihet.

vid andra försändelser, som mottagas till befordran, oaktadt de äro icke alls eller icke fullständigt frankerade, ingen regress mot afsändaren eger rum. Äfven vid paketer är det naturligen en förutsättning för regressen, att posten icke lemnat sin rätt att qvarhålla en ofrankerad eller ofullständigt frankerad försändelse obegagnad. Deremot behöfver ej ett föregående försök att göra sig betäckt genom realisation af försändelsen företagas [1]). Slutligen må det såsom en konseqvens af postportots privaträttsliga karakter nämnas, att Postverket icke i den portopligtiges konkurs åtnjuter den i fråga om utskylder i H. B. 17: 12 stadgade förmånsrätten.

[1]) Så uttryckligen dansk Postanordn. l. c. För tysk rätt Schott 563 och not. 159. Enligt v. d. Osten l. c. är realisation ej ens tillåten.

V.

Utom de båda kontrahenterna, afsändaren och fraktföraren, förekommer vid ett fraktaftal ännu en tredje person af juridisk betydelse, nämligen mottagaren. Det är redan ofvan sagdt, att denne *kan* vara identisk med försändaren eller afsändaren. Ofta är han i sjelfva verket, såsom den, för hvilkens räkning fraktaftalet afslutes och transporten sker, att betrakta som försändare. Men det är lika möjligt, att han är fullkomligt främmande för transportobjektet och allenast, i motsvarighet mot en blott afsändare, tjenar som representant för den verklige intressenten, ett förhållande, som får ett tydligt uttryck då till adressen äro fogade orden: "för vidare befordran till . . ." [1]). I alla händelser är det dock med adressaten såsom sådan, icke med hans eventuele kommittent, som fraktföraren har att göra. Deras beröring är ej heller, såsom i det följande närmare skall visas, af en blott faktisk art, hvadan äfven mottagaren och den, till hvilken transportobjektet fysiskt öfverlemnas, icke behöfva sammanfalla. Det är fast mera temligen allmänt erkändt, att mottagaren gent emot fraktföraren har vissa rättigheter med afseende på transportobjektet; då detta är fallet äfven med afsändaren, framstår i förgrunden frågan om gränsen mellan afsändarens och mottagarens befogenhet eller, med andra ord, frågan om dispositionen öfver transportobjektet. Mottagarens rätts-

[1]) Jfr Casaregis Disc. leg. XXV pr.: "quia nedum D. Nicolaus Maria compellare poterat D. Petrum, cui medio literarum onerariarum directæ erant quædam capsæ Sachari candidi a D. Jo. Bartholomæo Ulyssyponensi pro interesse dicti Nicolai Mariæ, seu, ut dicitur, per conto, ad agendum contra Capitaneum navis".

ställning är nu, enär han icke hör till de personer, som voro verksamma vid fraktobligationens stiftande, såväl till sin beskaffenhet som till sin juridiska förklaring särdeles svår att bestämma. Då spörsmålet, hvilket i följd deraf blifvit i lagstiftning och rättsvetenskap på en mängd olika sätt besvaradt, dessutom är af ett mycket stort inre intresse, skola vi, innan vi söka framställa den i ännet gällande svenska rätten, gifva en öfversigt af de vigtigaste system, som i utländska lagstiftningar blifvit sanktionerade[1]).

1. Efter yttranden hos engelska skriftställare kunde det förefalla, som om man i den engelska (och amerikanska) rätten uteslutande fäste sig vid det materiela rättsförhållandet, så att i hvarje fall frågan, om afsändaren eller mottagaren eller båda hafva talan mot fraktföraren, skulle helt och hållet och direkt bero derpå, om eganderätten ("propriety") finnes odelad hos den ena eller den andra eller i viss mån tillkommer dem båda[2]); detta skulle i följd af den engelska rättens regler om eganderättens öfvergång[3]) vid köp ofta, men långt ifrån alltid leda dertill, att adressaten vore den till disposition berättigade. Vid närmare granskning visar det sig emellertid, att den materiela rätten icke är det i sista hand afgörande, utan endast afgifver en presumtion med afseende på det verkligen relevanta, som är, om afsändaren eller mottagaren rätteligen är att betrakta som fraktförarens medkontrahent; är afsändaren egare, gäller aftalet som slutet för hans räkning[4]), är åter mottagaren egare, förmodas afsändaren hafva afhandlat med fraktföraren endast i egenskap af agent för mottagaren, i hvilket

[1]) Jfr till det följande Eger: Die Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts, särskildt de ss. 30—44 aftryckta Mot. des schweizerischen Entwurfs.

[2]) Smith 286 f.; Angell § 491 ff., 495 ff.; Petersdorff 3: 39.

[3]) Heckscher 180 f.; Angell l.l. c.e., som visar det berättigade i Hecksehers kritik af den vanliga läran, att enl engelsk rätt eganderätten öfvergår genom aftalet.

[4]) Hur angelägen man i England är derom, att anspråket mot fraktföraren och rätten till godset skola vara förenade hos samma person, synes deraf, att vigten af denna förening anföres som motiv för att göra fraktföraren omedelbart förpligtad gent emot konnossementshafvaren (Petersdorff 2: 491).

fall enligt den engelska rättens allmänna grundsatser det är principalen-mottagaren, icke agenten-afsändaren, som har talan mot fraktföraren[1]. De omtalade presumtionerna äro emellertid icke ovederläggliga[2], utan kunna undanrödjas genom bevis derom, att fraktföraren bestämdt afsett en annan medkontrahent än transportobjektets egare.

Det engelska systemet går således i sjelfva verket ut derpå, att fraktförarens verklige medkontrahent är den ende emot honom och till disposition öfver godset berättigade. På den engelska rättens egendomliga uppfattning af agentförhållandet beror det, att såsom medkontrahent gäller icke hvad vi kallat afsändare, utan fast mera försändaren, och att således mottagaren, när han har en sjelfständig rätt i saken, äfven är befogad att emot fraktföraren föra talan. I ett annat rättssystem skulle deremot den engelska grundprincipen konseqvent medföra, att all rätt och befogenhet tillkomme afsändaren, eller den, i hvilkens namn fraktaftalet afslutits, ingen återigen mottagaren, äfven om han vore att betrakta som försändare, och sålunda innebära en förnekelse deraf, att adressaten är något mera än en blott solutionis causa adjectus, ett redskap för prestationens mottagande.

Denna nihilism har man på en från den engelska rättens något afvikande väg, men med samma utgångspunkt sökt undvika i den schweiziska jernvägslagstiftningen[3]. Denna grundar sig nämligen i detta stycke på den tanken, att antingen afsändaren är adressatens ställföreträdare eller tvärtom. Är det förra händelsen, hvilket presumeras, då transporter oftare ske för mottagarens än för afsändarens räkning, så är mottagaren ensam berättigad till disposition. Men om fraktsedeln innehåller, att transporten sker på afsändarens räkning och risk, är afsändaren den ende berättigade[4]. I hvarje fall blir afsändaren

[1]) En följd häraf är, att direkt talan mot underfraktförare eger rum.
[2]) Smith 287; Angell §§ 499—506; Petersdorff 2: 493, 3: 39.
[3]) Eisenbahntransportgesetz ${}^{20}/_{3}$ 1875.
[4]) L. c. art. 34; Verne de Bachelard 196 not. 1; Cramer: De la responsabilité des compagnies de chemins de fer 109 f.

genom fraktsedelns öfverlemnande till adressaten främmande för aftalet[1].

Genom dessa regler vinnes tydligen i jemförelse med den engelska rätten den fördelen, att frågan om rätten till disposition icke kan föranleda någon vidlyftig bevisföring om det materiela rättsförhållandet. Men den klausul, af hvilkens upptagande i fraktsedeln afgörandet gjorts beroende, kan icke erkännas vara väl vald, då som bekant den frågan, hvilkendera bär risken under transporten, icke behöfver sammanfalla med den, hvilkendera är den verklige intressenten i transportobjektet. Denna olägenhet, hvilken för öfrigt i betydlig mån minskas genom lagens medgifvande[2], att äfven den reguliert icke dispositionsberättigade får disponera mot ställande af borgen, har föranledt författarne till det schweiziska förslaget till internationel lag för jernvägstransporter att införa andra klausuler. Från den allmänna regeln, att adressaten genast från fraktaftalets afslutande är den ende till disposition befogade, sker nämligen afvikelse endast, då antingen afsändaren uttryckligen förbehållit sig rätt att ändra adressen, eller ock godset försändts med klausulen "station restante"[3]; den gällande schweiziska jernvägslagens bestämmelse om disposition på sidan om dessa regler, i fall borgen ställes, har äfven upptagits[4].

Härmed har man på presumtionernas och fiktionernas väg kommit så långt, att utgångspunkten, som var, att endast den verklige medkontrahenten har talan mot fraktföraren, knappast längre är skönjbar. Tager man i betraktande, att klausulerna om transport på afsändarens risk och om godsets förblifvande på stationen kunna användas alldeles godtyckligt och såsom likbetydande med det allmänna förbehållet från afsändarens sida, att förfoganderätten skall tills vidare stanna hos honom, så måste man

[1]) L. c. art. 16.
[2]) L. c. art. 34.
[3]) Entw. art. 10.
[4]) L. c. art. 15.

erkänna, att de refererade lagstiftningsarbetena praktiskt redan tillerkänna adressaten såsom blott sådan en så långt som möjligt gående dispositionsrätt, låt vara att den kan genom särskilda förbehåll uteslutas.

2. I det system, till hvars betraktande vi nu öfvergå, är mottagarens rätt mot fraktföraren direkt erkänd, och de dithörande lagarna skilja sig endast med afseende på den utsträckning, som de gifva denna rätt. Man står nämligen ingalunda framför det alternativet att tilldela adressaten antingen all rätt eller ingen. Fast mera låta begränsningar i flere riktningar motivera sig. Det kan tänkas, dels att mottagaren har dispositionsrätt i ett afseende, men icke i ett annat, dels att han visserligen har talan mot fraktföraren, men vid kollision med afsändaren måste vika för denne, och slutligen är det obestridligt, att man inom den mot sin fulländning fortskridande transporten kan urskilja olika stadier, och att öfvergången från det ena till det andra naturligen beledsagas af ett försvagande af afsändarens, ett förstärkande af mottagarens ställning, hvadan den anordningen ligger nära till hands att på de tidigare stadierna tilldela afsändaren dispositionsrätten, på de senare åter mottagaren. Då dessa sätt för begränsande af mottagarens rättigheter tydligtvis låta kombinera sig med hvarandra, framstår möjligheten af en stor mängd olika undersystem.

Vigtigast bland dessa är den tyska handelslagens[1], i hvilken alla tre synpunkterna vunnit beaktande. Enligt densamma är (förhållandet, när en "Ladeschein" utfärdats, skall under 3. afhandlas) mottagaren ensam befogad till disposition, då godset ankommit till bestämmelseorten och han har fått fraktsedeln till sig utlemnad[2]) eller genom formligt käromål väckt talan mot fraktföraren[3]); när båda de sistnämnda omständigheterna saknas, men godset fram-

[1]) Artt. 1—431 gälla som bekant äfven i Österrikes cisleithanska del.
[2]) DHGB art. 402, öfverensstämmande Betriebsregl. § 59: 1—3.
[3]) L. c. art. 405. I denna paragraf heter det: "efter fraktförarens ankomst", hvarmed menas den tid, då godset framkommit eller bort framkomma, Schott 401 not. 17 o. de der citt.

kommit, äro både afsändaren och mottagaren dispositionsberättigade med företräde för afsändaren i händelse af kollision[1]); före godsets framkomst åter sträcker sig mottagarens förfoganderätt endast till att anordna sådana åtgärder, som afse godsets bevarande, och utvidgas blott i följd af särskildt medgifvande från afsändarens sida till en rätt att fordra godsets utlemning[2]), hvarjemte det, ehuru ej i lagen utsagdt, är otvifvelaktigt, att vid konflikt på detta stadium mottagarens anvisningar till fraktföraren få vika för afsändarens[3]). Att adressaten såsom blott sådan och utan att behöfva åberopa vare sig materiel rätt eller fullmakt kan föra talan mot fraktföraren, finnes uttryckligen stadgadt[4]).

Enligt den italienska handelslagen (vi bortse nu från det fall, att fraktsedeln är ställd till order eller till innehafvaren) har mottagaren, när godset framkommit eller bort framkomma till bestämmelseorten, rätt att utöfva alla ur fraktaftalet härflytande rättigheter, särskildt att fordra godsets och fraktsedelns öfverlemnande[5]). Men å andra sidan behåller afsändaren full förfoganderätt öfver godset, ända till dess efter detsammas framkomst fraktsedeln öfverlemnats till mottagaren, eller en i denna egenskap behörigen legitimerad person affordrat fraktföraren godset[6]).

Den schweiziska obligationsrätten[7]) gifver adressaten uteslutande dispositionsrätt, när han antingen fått fraktsedeln till sig öfverlemnad af fraktföraren eller af denne aviserats om godsets framkomst eller efter framkomsten affordrat honom godset; har ett godsqvitto ("Empfangsschein") utgifvits, förlorar afsändaren dispositionen, så snart han icke längre är i stånd att återställa detsamma; å andra sidan kan mottagaren, om han innehar godsqvittot, redan före godsets framkomst förfoga deröfver.

[1]) L. c. art. 405.
[2]) L. c. art. 404.
[3]) Schott 400; v. Hahn II 642; Thöl III 25.
[4]) L. c. art. 405.
[5]) Italien 407.
[6]) Italien 396.
[7]) S. O. R. 453.

Äfven många af de handelslagar, som tillhöra den spanska gruppen, erkänna uttryckligen mottagarens rätt att endast på grund af det faktum, att han är i fraktsedeln betecknad såsom mottagare, affordra fraktföraren godset [1]. Hvad gränsen mellan afsändarens och mottagarens disposition angår, fästa sig de flesta [2] uteslutande vid tidpunkten för godsets framkomst, likväl stundom förutsättande, att mottagaren redan dessförinnan kan gifva fraktföraren vissa order, hvarefter han är åtminstone befogad att rätta sig. En och annan lag [3] låter afsändaren behålla full dispositionsrätt ända till godsets utlemnande till adressaten. För öfrigt är det att märka, att dessa regler modifieras genom den betydelse, som i flere lagar tillerkännes fraktsedeln eller fraktsedelsduplikatet, så att återställandet af dessa handlingar utgör ett vilkor för afsändarens disposition [4]. Detta förutsätter icke alltid, att den ifrågavarande handlingen är en förpligtelseurkund (härom nedan).

I detta sammanhang är ett institut att omtala, som återfinnes i de föga förändrade bearbetningar af den tyska handelslagen, som blifvit gällande dels i Ungern, dels i Bosnien och Herzegowina. Enligt desamma gäller [5], att, i fall ett recepisse utfärdats, den dispositionsrätt, som enligt med den tyska lagens art. 402 helt och hållet öfverensstämmande regler tillkommer afsändaren och mottagaren, endast kan utöfvas af dettas innehafvare. Recepisset har således icke den verkan att gifva vare sig afsändaren eller mottagaren eller någon annan en dispositionsrätt utöfver de vanliga gränserna [6]. Dess funktion är rent negativ

---

[1]) T. ex. Spanien 368; Portugal 191; Chile 201 (liksom öfriga utomeuropeiska handelslagar cit. eft. Borchardt, anf. arb.) m. fl.

[2]) Spanien (äldre lag) 223; Portugal 193; Chile 187; Columbia (Cundinamarca) 188 m. fl.

[3]) Argentina 180. Obestämdt Spanien 360, dock sannolikt öfverensstämmande med den äldre lagen.

[4]) T. ex. Spanien 360; Portugal 193. Jfr ofvan om den schweiziska obligationsrättens godsqvitto och nedan om den ungerska handelslagens recepisse.

[5]) Ungern 404; Bosnien 417.

[6]) Annorlunda (konnossementlik verkan) Eger: Einführung etc. 36

och inskränkande, i det dess innehafvande tillagts såsom ett ytterligare vilkor till de eljes gällande, hvilka måste vara uppfylda, för att afsändaren eller mottagaren skall hafva dispositionsrätt [1]).

Ännu ett system är gällande i den danska jernvägstrafiken. Skenbart skiljer det sig visserligen icke så mycket från den tyska och den italienska handelslagens ofvan återgifna bestämmelser, då det säges, att förfoganderätten i och med fraktsedelns utlemnande öfvergår från afsändaren till mottagaren [2]). Men det är härvidlag att märka, att enligt en annan bestämmelse [3]) fraktsedeln först utlemnas, när frakt och öfriga kostnader blifvit betalda. Det norska reglementet deremot medgifver afsändaren rätt att återtaga godset, såvida icke mottagaren redan har erhållit detsamma eller en del deraf till sig utlemnadt [4]).

3. Då en sak blifvit i och för transport öfverlemnad åt en sjelfständig person, och om en sådan är det här enligt fraktaftalets natur fråga, träder rättsförhållandet till denna i stället för det omedelbara rådandet öfver saken [5]). I öfverensstämmelse med denna tanke hafva vi redan ofvan sagt, att frågan om beskaffenheten af mottagarens rätt mot fraktföraren är densamma som frågan om hans rätt att disponera öfver godset. Hittills hafva vi nu genomgått de system, enligt hvilka mottagarens rätt mot fraktföraren och följaktligen äfven hans befogenhet att disponera öfver godset grunda sig endast på fraktaftalet och hvad dermed omedelbart sammanhänger. Det finnes emellertid en helt annan grupp af lagbestämmelser

---

(Mot. des schweiz. Entw.), sannolikt på grund af förvexling med det franska recepisset. Enligt denna åsigt blefve det ingen, annat än möjligen en formel, skilnad mellan recepisse och ett visst slags “Ladeschein“.

[1]) Jfr härmed, att enl. tyskt Betriebsregl. § 59: 1 en afsändare, som återtager gods, måste på begäran återställa fraktsedelsduplikat eller annat qvitto, ehuru dessa handlingar endast äro bevismedel. Något liknande förekommer äfven i posttrafiken, se nedan.

[2]) Befordringsregl. §§ 52, 53. Afsändaren måste dock återställa fraktsedelsduplikat.

[3]) L. c. § 57.

[4]) Driftsregl. 77.

[5]) Heckscher 141.

i förevarande ämne, lagbestämmelser, som förutsätta, att rättsförhållandet till fraktföraren qvalificerats genom en på sidan om fraktaftalet liggande, om också deraf föranledd utfästelse af denne, i det han genom en särskild, till afsändaren öfverlemnad urkund förpligtat sig att aflemna godset till den enligt densamma legitimerade. Under det att enligt de under 2. betraktade anordningarna mottagaren redan som mottagare eger viss befogenhet, har han här sin rätt endast i egenskap af behörig innehafvare af en viss förpligtelseurkund. Vi skola visserligen nedan söka uppvisa, att det icke finnes någon principiel åtskilnad mellan andra och tredje gruppen, men de yttre olikheterna äro dock så stora, att de här påkallat en afskild behandling.

Äldst och vigtigast af ifrågavarande förpligtelseurkunder är det i sjöfart brukliga och äfven i vår rätt sanktionerade konnossementet. Redan ofvan är sagdt, att fraktföraren genom att utfärda ett sådant förbinder sig direkt gent emot hvarje behörig konnossementshafvare. Genom denna på afsändarens uppfordran ingångna förbindelse befrias fraktföraren naturligtvis från hvarje dermed oförenlig skyldighet mot denne. Afsändaren såsom afsändare kan derför icke anbefalla några mot konnossementsförpligtelsen stridande åtgärder [1]) utan att återställa konnossementet, och så länge detta finnes ute, är det endast dess behörige innehafvare, som har någon rätt mot fraktföraren, någon disposition öfver godset.

Vi inskränka oss på detta ställe till denna korta anmärkning om konnossementets betydelse och hänvisa beträffande öfriga punkter till framställningen af den svenska rätten.

Onekligen är det nu ett praktiskt sätt att lösa frågan om afsändarens och mottagarens dispositionsrätt, om man bestämmer, att ingendera blott i sin egenskap af afsändare

[1]) Endast sådana, som komplettera detsamma, t. ex. när fartygets slutliga destination först skall bestämmas vid framkomsten till viss plats (s. k. orderhamn), eller som röra det tekniska. Se Wagner I 286.

eller mottagare har något förfogande, utan endast i och genom innehafvandet af en viss handling. Det är derför ej att undra på, att man flerstädes utsträckt användningen af denna sedan gammalt inom sjörätten rotfästa princip äfven till landfraktförhållanden, så mycket mera, som systemet i följd af några sekundära rättssatser, till hvilka vi återkomma, är högeligen gynnsamt för handelsomsättningen. För fraktförarne har en sådan ordning deremot sina omisskänliga olägenheter och vådor, hvadan särskildt de mera betydande bland dessa, såsom jernvägarna, satt sig till kraftigt motvärn, då tillämpning af konnossementsgrundsatserna på deras trafik yrkats.

Närmast konnossementet står såväl till form och inre byggnad som rättsverkningar den tyska handelslagens "Ladeschein" [1]), hvilken också faktiskt mest förekommer vid sådant fraktande med fartyg, som faller utom sjörättens område [2]), hvaremot den i jernvägsförhållanden är alldeles eller (i Österrike) nästan alldeles obruklig [3]). I sjelfva verket är "Ladeschein" en direkt efterbildning af konnossementet, ehuru man, bl. a. för att ej gå samfärdselns behof i förväg, undvikit att om den förra gifva så utförliga föreskrifter, helst som dock analogien med konnossementet kunde tjena till ledning [4]). "Ladeschein" och konnossement öfverensstämma deruti, att genom båda fraktföraren förpligtar sig omedelbart i förhållande till den legitimerade innehafvaren, vare sig denne är en från början bestämd person eller ej, och att genom denna förpligtelse afsändarens rätt tränges undan för att först genom handlingens återställande till fraktföraren eller dess oskadliggörande på annat sätt åter blifva verksam [5]); de öfverensstämma vidare deruti, att de kunna utfärdas i flere exemplar, och med afseende på reglerna för lösande af derigenom

[1]) DHGB artt. 413—419 (Ungern 415—419, Bosnien 428—432).
[2]) Schott 426.
[3]) Schott l. c.; Eger I 112 f., III 18.
[4]) Eger I 31, III 9; Schott 422.
[5]) DHGB art. 416 (Ungern 418, Bosnien 431); Eger III 74 ff.; Thöl III 83 f. Jfr DHGB art. 661, Lewis I 410.

uppkommande konflikter [1]), ehuru det faktiskt lär vara mycket sällsynt, att flere exemplar af en "Ladeschein" förekomma [2]). Såsom en grundskiljaktighet mellan "Ladescheins-" och konnossementsinstitutet framstår, att utfärdandet af en "Ladeschein" är beroende af parternas öfverenskommelse [3]), hvadan det på "Ladeschein" grundade ordnandet af dispositionen är något helt och hållet fakultativt, och logiskt liksom faktiskt är att betrakta såsom undantag. Vidare må, ehuru icke egentligen hit hörande, anmärkas, att hvarken samma sakrättsliga verkan [4]) eller samma stränga förpligtelse enligt handlingens ordalydelse [5]) som vid konnossementet obestridt medföljer innehafvandet eller utfärdandet af en "Ladeschein".

Det preussiska utkastet till tysk handelslag innehöll det förslaget, att ett duplettexemplar af fraktsedeln, försedt med fraktförarens påteckning om godsets mottagande, skulle utgöra ett med konnossementet analogt dispositionspapper [6]). Detta system [7]), som i Tyskland förkastades bl. a. af den grund, att den i viss mån förändrade ställning, som fraktföraren enligt detsamma kommer att genom utfärdandet af fraktsedelsduplikat intaga, icke blir med tillräcklig tydlighet städ för hans ögon, är herrskande i flere lagstiftningar.

Främst är i detta afseende att märka den franska rätten [8]), der ifrågavarande system fått en alldeles öfvervägande betydelse, medan det i de öfriga hithörande lagarna, liksom det tyska "Ladescheins"-institutet, framstår

[1]) Schott 429.
[2]) Schott 425 och nott. 39, 40; Goldschmidt I 2: 762 och not. 89; Eger III 18 f.; v. Hahn II 677.
[3]) DHGB art. 413 (Ungern 415, Bosnien 428).
[4]) Emot denna verkan: Gareis: Handelsrecht (2 Aufl.) 277, 394; v. Hahn II 1 Aufl. 501 f. samt de hos Eger III 15 anförda. — För: Goldschmidt I 2: 767 f.; v. Hahn II 2 Aufl. 682 not. 3; Eger III 11 f.; Schott 427 f.
[5]) Emot: v. Hahn II 682; Goldschmidt i G. Z. 29: 23 m. fl. författare, Eger III 60, och öfvervägande praxis, Eger l. c. — För: Goldschmidt I. 2: 764; Schott 431 f.; Eger III 60 ff.
[6]) Eger III 3—7 m. fl. st.; v. Hahn 676 f.
[7]) Uttryckligen tillbakavisadt i danskt Befordringsregl. § 40 m. 4.
[8]) Öfverensstämmande den belgiska och den holländska.

såsom likstäldt med en under 2. här ofvan fallande anordning [1]).

Af den franska fraktsedeln, "lettre de voiture", plägar man antingen upprätta två originalexemplar, ett för afsändaren och ett för fraktföraren, eller ock gifva fraktföraren endast en afskrift, "fausse lettre de voiture", under det att originalet stannar hos afsändaren [2]). Denne kan nu öfverlåta sitt exemplar till andra personer, alldeles fritt, om fraktsedeln är ställd till innehafvaren, genom indossament, om det är ställdt till order och enligt några [3]) mening äfven om det är ställdt till viss man, blott icke öfverlåtelse blifvit genom någon klausul förbjuden, och alltid åtminstone enligt reglerna för cession [4]). Gent emot fraktsedelns innehafvare är nu fraktföraren förpligtad, och afsändarens dispositionsrätt är härigenom suspenderad af den ofvan i fråga om konnossement anförda grunden [5]). Till att genom fraktsedels undertecknande förpligta sig är hvarje fraktförare tvungen.

Utom fraktsedeln känner den franska rätten vid landfrakt ännu en annan negotiabel handling, nämligen det i synnerhet vid jernvägstransporter brukliga godsqvittot, "récépissé" [6]). Detta, som i formen mera närmar sig konnossementet, är i afseende på sina verkningar alldeles öfverensstämmande med fraktsedeln. Ett duplettexemplar plägar åtfölja godset, och i den på afgångsstationen förvarade bok, hvarur recepissena afskiljas, göras mot deras innehåll svarande anteckningar. Hvarken det fraktsedelsexemplar, som tillkommer afsändaren, eller recepisset utfärdas någonsin in duplo, hvarför de konflikter mellan

[1]) Se emellertid om den franska rättens motsvarande satser Lyon-Caën et Renault I 469; Alauzet III 410, 494; Boistel n:is 538, 566; Eger: Einführung 35 (Mot. des schweiz. Entw.).
[2]) Lyon-Caën et Renault I 466; Boistel n:o 540.
[3]) Boistel l. c.; Alauzet III 526; Cramer 16.
[4]) Lyon-Caën et Renault I 468 och nott. 1, 2; Boistel l. c.; Alauzet l. c.; Cramer l. c.; Bravard-Veyrières II 343 ff.; Rivière 295.
[5]) Lyon-Caën et Renault I 469 f.
[6]) Se Lyon-Caën et Renault I 469, 513 f.; Alauzet III 524 f.; Boistel n:o 541; Rivière 312 f.; Cramer l. c.

flere legitimerade innehafvare, som vid konnossement vålla så mycken svårighet, här äro uteslutna.

Såsom redan antydts, återfinnas med den franska rätten öfverensstämmande stadganden om negotiabla fraktsedlar och fraktsedelsduplikat äfven i andra lagstiftningar. Så framgår det af den italienska handelslagen [1], att fraktföraren är skyldig att till afsändaren på begäran återställa ett af honom underskrifvet exemplar af fraktsedeln, att denna kan utställas till order eller till innehafvaren, och att dess öfverlåtande i sådant fall öfverflyttar såväl rätten mot fraktföraren som dispositionen öfver godset, hvaremot afsändaren såsom sådan endast mot fraktsedelns återställande har någon befogenhet. Äfven enligt den spanska handelslagen [2]) förekomma fraktsedlar till order eller till innehafvaren med liknande verkningar. I den portugisiska [3]) och i de flesta till den spanska gruppen hörande lagarna omtalas deremot inga dylika fraktsedlar [4]), likasom äfven afsändaren endast erhåller en afskrift af fraktsedeln. Enligt en lag [5]) kan fraktsedelns utfärdande i flere exemplar fordras.

Vända vi oss efter denna korta öfversigt af den utländska lagstiftningen till undersökningen af den svenska rätten, så finna vi, att uttryckliga lagbestämmelser der finnas endast för vissa arter af fraktaftal, nämligen de sjörättsliga och posträttsliga (vi bortse för tillfället från de synnerligen ofullständiga föreskrifterna i Trafikreglementet). De senare kunna tydligtvis, då de i följd af postförhållandenas egendomliga natur åtminstone ej med visshet äro i någon mån typiska, icke lämpligen tagas till utgångspunkt. De sjörättsliga föreskrifterna deremot, i hvilka konnossementsinstitutet är det centrala, påfordra redan här en närmare granskning för utrönande deraf, i hvad mån de grunda sig på egendomliga förhållanden, i

[1]) Italien 389, 392, 396.
[2]) Spanien 350, 3:o.
[3]) Portugal 174, 3:o.
[4]) Annorlunda Chile 176, 202; Honduras 175, 201.
[5]) Brasilien 100.

hvad mån deras princip tvärtom är allmängiltig och de sjelfva analogiskt användbara.

Konnossementet [1]) var ursprungligen ingenting annat än ett mottagningsbevis, ett erkännande, att godset blifvit på fartyget inlastadt. Från denna början har det emellertid utvecklat sig till en handling med öfvervägande betydelse såsom förpligtelseurkund. Genom utfärdandet af konnossement förbinder sig fraktföraren i förhållande till den enligt konnossementet berättigade och i enlighet med detsammas lydelse. Härigenom förtränges [2]), såsom vi ofvan under 3. anmärkt, afsändarens dispositionsrätt till förmån för den enligt konnossementet legitimerade. Och endast denne blir att betrakta såsom rätt emottagare.

Konnossementer kunna nu utfärdas [3]) till viss man, till viss man eller order, och till innehafvaren [4]) (eller in blanco). Allt efter som det ena eller andra är händelsen, äro tydligen vilkoren för en konnossementshafvares legitimation olika, i det att i första fallet endast den nämnda bestämda personen kan vara rätt emottagare, i det andra endast den, på hvilken konnossementet genom en sammanhängande följd af indossamenter blifvit transporteradt, i det sista åter hvilken som helst, som har konnossementet i handom. För alla dessa fall är det dock gemensamt, att fraktföraren genom utfärdandet af konnossement förpligtar sig gent emot en annan person än den, som mottager utfästelsen; härifrån är endast den händelsen att undantaga,

[1]) Se till det följande: Aagesen, Om konnossementer (3:e Juristm. Förh. Bil. IV); Nordling, Om konkursbos rätt (N. T. 1875); Afzelius, Gemensam konnossementslagstiftning (5:te Juristm. Förh. Bil. II); Goldschmidt I 2: 650—732.

[2]) Sjöl. § 99; norsk sjölag § 49; finsk § 94; danskt Udkast 1882 § 229; DHGB art. 661; Lyon-Caën et Renault II 185; Goldschmidt I 2: 681.

[3]) Såsom utfärdande räkna vi här utställandet till annan, bestämd eller obestämd, person än fraktföraren, eller det första öfverlåtandet af ett till fraktföraren sjelf ställdt konnossement.

[4]) Innehafvarkonnossement i de flesta sjölagar: Sjöl. § 96; danskt Udkast 1882 § 226 (äfven gällande rätt Mot. 179, Lassen II 372); C. com. 281; Italien 555; Belgien II 40; Spanien 706. Deremot finsk sjölag § 88; DHGB art. 646 (Lewis I 375). I England användas både blanko- och innehafvarkonnossementer; i Norge äro alla innehafvarpapper förbjudna genom lag 9/8 1839 § 29.

att konnossementet lyder på afsändaren, icke hans order[1]). Den frågan, huru ett sådant ingående af en förpligtelse gent emot tredjeman låter förklara sig, är icke egendomlig för konnossementsläran, utan återkommer vid alla slags förpligtelseurkunder, såsom skuldebref, anvisningar och vexlar, då de antingen äro stälda till order eller till innehafvaren, eller ock den visse man, på hvilken de lyda, icke är den, till hvilken utfästelsen afgifves[2]). Det är derför endast i öfverensstämmelse med vanliga iakttagelser, att i följd af utfärdandet af en skriftlig handling sådan som konnossementet mottagaren blir omedelbart berättigad mot fraktföraren. Det åligger oss emellertid att undersöka grunden för denna företeelse för att derigenom komma till insigt derom, huruvida den står i ett nödvändigt sammanhang med den skriftliga handlingens tillvaro eller icke.

För detta ändamål hafva vi först att särskilja två frågor, hvilka ofta sammanblandats: vi skola här att börja med endast afhandla det problemet, huru en tredjeman kan blifva direkt berättigad, icke tillika det, huru innehållet af hans rätt blir uteslutande bestämdt genom ordalydelsen af en skriftlig handling.

Det är ganska egendomligt, att de grupper, i hvilka de olika åsigterna om order- och innehafvarpapperens, särskildt konnossementets konstruktion kunna inordnas, noggrannt motsvara de hufvudsystem med afseende på mottagarens disposition öfver transportobjektet vid fraktaftal, som vi ofvan framstält. Några författare basera nämligen allt på den skriftliga handlingen, i hvilken obligationen tagit gestalt (3.); andra åter förklara tredjemannens berättigande ur det förnuftiga intresse, som han eger, och låta således det materiela rättsförhållandet träda i förgrunden (1.); slutligen finnes det äfven en tredje mening, enligt hvilken tredjemannen får sin befogenhet utan af-

[1]) Ännu en annan möjlighet finnes vid konnossement lydande å fraktföraren sjelf.

[2]) Aagesen l. c. 128.

seende på sitt materiela intresse[1]) och utan nödvändigt sammanhang med den skriftliga handlingen (2.). Det är denna åsigt, som vi tro vara den riktiga.

Mot den uppfattningen, att den skriftliga handlingen är väsentlig för uppkomsten, ej blott för omfattningen, af tredjemannens rätt, kan nämligen invändas först, att man i sådant fall måste gifva en annan förklaring af de åtminstone delvis obestridliga fall, då en tredjeman blir berättigad, utan att någon skriftlig handling förekommer[2]); och vidare att det dock är mysticism att i den skriftliga handlingen se något mera af materiel betydelse än en viljeyttring, som i och för sig lika väl kan ske på annat sätt, ett medel att bestämma, när tredjemannen blir berättigad, som icke heller är oersättligt, och slutligen ett fixerande af utfästelsens innehåll. Hvad åter den meningen angår, att tredjemannens rätt grundar sig på hans förnuftiga intresse, så kan man äfven enligt denna, utan att något konnossement eller någon motsvarande urkund föreligger, erkänna en adressats omedelbara berättigande mot fraktföraren. Men vi hafva mot densamma att anmärka, att det ingalunda är nödvändigt, att den behörige innehafvaren af ett order- eller innehafvarpapper skall påvisa eller ega något som helst intresse i den prestation, som enligt papperet skall utgå. En legitimerad konnossementshafvare har t. ex. talan, äfven om konnossementet innehåller, att han skall befordra godset vidare till viss uppgifven person; och denne, som väl dock måste anses i denna klausul hafva ett godt faktiskt stöd för sitt intresse, är

[1]) Af vigt är, att, såsom Brunner: Das französ. Inhaberpapier des Mittelalters uppvisat, order- och innehafvarepapper ursprungligen hade till hufvudsakligt ändamål att ersätta bruket af processfullmäktige; se isht l. c. 57, 59, 61 (Sedelhafvaren är fiduciarisk borgenär likasom salmannen fiduciarisk egare), 62 ff. Se vidare Brunner i Endem. Hdbch II 160 f., 188 (Den legitimerade presentanten af ett orderpapper kunde vara successor eller mandatarie, utan att denna skilnad behöfde framträda i förhållandet till gäldenären), 197, 211 ff.; Kuntze i Endem. Hdbch IV: 2: 26 ff.; och å andra sidan Unger: Inhaberpapiere 28 ff.

[2]) Se Gareis: Verträge z. Gunsten Dritter 53; Nordling: Allm. Delen 160 f.; Lassen I 59 ff.; Windscheid II § 316; Baron 331 f.; Stobbe III § 172.

hänvisad till att vända sig mot konnossementshafvaren, men har med fraktföraren ingenting att göra. Detta exempel visar, att det icke är på materiel rätt, utan på formel legitimation, som det kommer an, hvilket äfven bekräftas, om man tager i betraktande andra i fråga om konnossement gällande rättssatser.

I detta afseende skola vi med någon utförlighet behandla reglerna om kollision mellan flere konnossementshafvare. Det är nämligen öfverallt brukligt, att konnossementer utfärdas i flere exemplar. I följd deraf kan det, när ett konnossement är ställdt till order eller till innehafvaren, hända, att det finnes flere hvar för sig legitimerade konnossementshafvare [1]). Enligt allmänt gällande grundsatser blir nu fraktföraren befriad från sin skyldighet genom att utlemna godset till den, som på bestämmelseorten företer ett exemplar, hvaraf han är legitimerad innehafvare. Detta gäller dock endast, när blott *en* sådan person anmäler sig. Inträffar det deremot, att, innan godset utlemnats, två eller flere behörige konnossementshafvare utfordra detsamma, blir en pröfning af deras inbördes företräde nödig. Denna pröfning har man icke ansett sig kunna medgifva fraktföraren såsom en rätt [2]) eller ålägga honom såsom en pligt [3]), hvarför det är stadgadt, att godset skall deponeras [4]) — fraktföraren kan ej betungas med att fortfarande vårda detsamma — och afgörandet om rätten att utfå detsamma ske genom offentlig myndighet. Frågan är då den, hvad den offentliga myndigheten skall taga i ompröfning, om dess domslut rör den materiela rätten till godset eller endast den formela legitimationen att utbekomma detsamma.

---

[1]) Äfven när konnossementet är ställdt till viss man, är detta undantagsvis möjligt till följd af svek eller misstag samt i händelse af namnlikhet.

[2]) Lewis I 377.

[3]) Denna synpunkt framhålles af Aagesen: Den danske Formueret 493; Lassen II 376. Enl. äldre engelsk praxis tillkom pröfningen fraktföraren, Goldschmidt l. c. 696 not. 31.

[4]) Sjöl. § 98; norsk sjölag § 63; finsk § 119; danskt Udkast 1882 § 228; DHGB art. 648; fransk och engelsk rätt, se Lewis I 377; Italien 557; Spanien 716; Belgien II 44.

Sjölagen gifver i detta afseende ingen direkt ledning; man har derför att hålla sig till de satser, som äro att anse såsom gällande angående den rättsliga betydelsen af ett konnossements innehafvande.

Det är en, ehuru icke i Sjölagen uttalad, dock äfven i svensk rätt erkänd grundsats [1]), att besittning af konnossement har en mot fysisk besittning svarande kraft att öfverflytta eller förstärka en rätt till den sak, hvarå konnossementet lyder. Vid utvecklingen häraf har man gått två olika vägar [2]). Antingen och vanligast har man sagt, att innehafvandet af konnossementet är besittning af godset [3]), eller också, att det visserligen icke är besittning, men likväl, vare sig enligt sakens natur eller positiv anordning, har alla eller åtminstone de flesta rättsverkningarna gemensamma med besittning. Den praktiska betydelsen af denna meningsskiljaktighet kan endast vara den, att man med den förra åsigten är nödsakad att, såvidt man vill undvika anomali, i allo likställa konnossementsinnehafvande med besittning, under det att man enligt den senare är oförhindrad att låta det förra öfvervinnas af den senare; denna betydelse försvinner dock, om man i likhet med oss anser besittningen vara något relativt, så att intet står i vägen för att antaga svagare och starkare grader af besittning. Vi anse oss derför ej behöfva taga parti i en fråga, som är endast och allenast terminologisk, eller ingå på de talrika försök, som gjorts att uppvisa konnossementsinnehafvets fallande inom besittningens begreppssfer. Hvad som för oss är af vigt, är allenast, om samma grund, som låter besittning åtföljas af vissa rättsverkningar, äfven är förhanden vid konnosse-

---

[1]) K. F. $^{6}/_{10}$ 1848; Nordling l. c. 665 f.; Afzelius l. c. 3: Goldschmidt l. c. 707—713, nott. 23—25 och de hos dessa anförda; Hallager 164; Lassen II 376 och citt.; danskt Udkast 1882 § 234; Lyon-Caën et Renault II 183, 190 f.; Petersdorff 2: 493.

[2]) Goldschmidt l. c. 713, 719 ff.; Aagesen l. c. 132 ff.; Afzelius l. c. 4; Lewis i End. Hdbch IV 1: 188 ff.

[3]) Så bl. a. Nordling l. c. 673; Afzelius l. c.; Aagesen l. c. 133 f., Den danske Formueret 843 f.; jfr Goldschmidt l. c. 721 f. (detention).

mentsinnehaf [1]). Denna grund finna vi i den sannolikhet, som besittaren har att kunna råda öfver saken. Icke ens den mest omedelbara fysiska besittning ger nämligen visshet i detta afseende, utan blott en hög grad af sannolikhet [2]). Här som i det praktiska lifvets flesta förhållanden måste man emellertid åtnöja sig med sannolikhet i stället för visshet, och det är denna sannolikhet, som tillägger den fysiska besittningen dess rättsföljder. Nu är det tydligen icke uteslutet, att en åtminstone närmelsevis lika hög grad af sannolikhet för en viss person att få förfoga öfver en sak förefinnes, utan att denna person har saken i fysisk besittning. I de fall, då detta är händelsen och då enligt lagstiftningen samma rättsföljder som af fysisk besittning inträda, plägar man tala om medelbar besittning. Huruvida dessa fall verkligen böra hänföras under begreppet besittning eller ej, anse vi, såsom nämndt, vara af föga intresse; deremot fasthålla vi, att det verkligen gifves sådana fall, der sannolikheten för en viss person att kunna råda öfver en sak, ehuru han icke har den i handom, är åtminstone i det närmaste lika stor, som om han så hade den. Till dessa fall är äfven det att hänföra, att en person har konnossement på en laddning. Här, liksom vid öfriga fall af s. k. medelbar besittning, är emellertid grunden ingalunda att söka omedelbart deri, att konnossementsinnehafvaren har en obligatorisk rätt att utfå saken [3]); för att icke tala om, att detta skulle föra för långt, och att det, om man vill undvika cirkel, är föga rådligt att basera besittningen på rättsskyddet, så motbevisas denna åsigt tillräckligt af det faktum, att fraktförarens solvens alls ingen roll spelar vid bestämmande af det pris, som den flytande laddningen betingar [4]). Grunden är fastmera helt enkelt

---

[1]) Jfr till det följande Aagesen l. c. 133 f., som dock har en annan utgångspunkt; Afzelius l. c. 4 f.

[2]) Detta förbises vanligen (eller betonas åtminstone ej tillräckligt), t. ex. af Torp: Besiddelsen 115 ff. och af de hos Strohal: Succession in den Besitz 52 not. 13 citerade; jfr l. c. 54 ff.

[3]) Såsom t. ex. Lyon-Caën et Renault II 190 f. synes mena. Likaså Goldschmidt l. c. 721. Deremot Nordling l. c. 677 not. 1.

[4]) Lewis i End. Hdbch IV: 1: 187 f.

den, att det, statistiskt sedt, är i så hög grad det regelmässiga och öfvervägande vanliga, att laddningar riktigt utlemnas enligt konnossementen, eller, från andra sidan betraktadt, att den, som innehar ett konnossement, verkligen kommer i tillfälle att förfoga öfver den last, hvarå det lyder, att det för en förståndig mans uppfattning gäller som nästan lika säkert att hafva konnossement på en vara, som att hafva den liggande under lås och regel.

Såsom antydts, finnes det intet, som hindrar att antaga olika grader af den sannolikhet att kunna förfoga öfver en sak, hvarpå det enligt vår uppfattning kommer an. I konnossementsinnehafvets verksamhet med besittnings kraft ligger derför icke, i motsats mot hvad som skulle vara fallet, om man identifierar besittning med en inga grader egande visshet att kunna förfoga, någon grund att förneka möjligheten deraf, att företräde kan gifvas en konnossementshafvare framför en annan utan afseende på den materiela rätten; icke heller deri, att hvarje konnossementshafvare måste vika för den, som kommit i besittning af sjelfva saken [1]) och derigenom ernått en högre grad af sannolikhet att kunna råda öfver densamma [2]).

Det antagandet, att det föredragande af sjelfva sakens innehafvare framför innehafvarne af konnossement och det föredragande af den ene bland dessa framför den andre, som är i lag på förhand uttryckligen stadgadt eller afsedt att genom offentlig myndighet ske, förutsätter bättre materiel rätt hos den föredragne, är således icke nödvändigt. Vi skola nu se, att det icke ens är möjligt [3]).

---

[1]) Så uttryckligen DHGB art. 650. I denna regel finner Aagesen l. c. 143 f., Förh. 119 f. en oförsvarlig anomali. Jfr deremot t. ex. Platou, dersammastädes 113 ff.; Hallager 179 ff.; Goldschmidt l. c. 701. 717. Jfr äfven danskt Udkast 1882, Mot. 186.

[2]) Angående dessa reglers giltighet se Nordling l. c. 669; Afzelius l. c. 14 f. och not., Förh. 205; Platou dersammastädes 173 f.; Hallager 175 f.; finsk sjölag § 119; danskt Udkast 1882 § 235; Lassen II 377; DHGB art. 651; Goldschmidt l. c. 730 f.

[3]) Af motsatt mening Afzelius l. c. 16 f., Förh. 171 f.; något obestämdt Nordling l. c. 668: "den, som så fått lasten, är, om han vid konnossementets förvärfvande var i god tro eller eljest har bästa rätten, tryggad i sin på konnossementets öfverlåtelse vunna rätt". Jfr Aagesen l. c. 140 ff.

Vore det fråga om den materiela rätten, så skulle den satsen, att, när godset utlemnats till en konnossementshafvare, de öfriga icke hafva någon talan, innebära, att han vore gent emot dem att betrakta som rätt egare. Det är nu visserligen sannt, att med vår rätts ståndpunkt i afseende på vindikation af lösa saker, han, om han är i god tro, endast behöfver utgifva saken mot lösen [1]; men det är omöjligt att se någon grund, hvarför han mindre än andra förvärfvare i god tro skulle vara utsatt för en sådan lösningstalan, för att icke nämna den möjligheten, att han vid sakens utbekommande är i ond tro. Vidare skulle det, om det vore fråga om ett afvägande af konnossementsinnehafvarnes materiela anspråk, vara en oförklarlig anomali, om ej äfven en icke-konnossementshafvare kan på alldeles samma sätt som en konnossementshafvare göra sin rätt gällande, åtminstone då den är lika klar som den senares; detta är dock efter vår rätt [2]) icke händelsen, annat än möjligen, när stoppage in transitu kommer i fråga [3]). Och tager man slutligen de omständigheter i betraktande, till hvilka den offentliga myndigheten vid afgörandet om företräde konnossementshafvarne emellan plägar inskränka sin pröfning, så äro icke heller dessa de, som vid ett bedömande af den materiela rätten skulle vara de relevanta. I vår lag saknas visserligen bestämmelser om ett afgörande på grund af konnossementens egen beskaffenhet, såsom deras nummerföljd och dylikt [4]); men det är äfven hos oss en erkänd sak, att den

[1]) Annorlunda t. ex. efter DHGB art. 306, jemförd med de särskilda civillagarna. Mindre noggrannt Platou, 5:te Juristm. Förh. 175.

[2]) Annorlunda fransk rätt, Lyon-Caën et Renault II 187 not. 1. Jfr Holland 518 (cit. eft. Borchardt, anf. arb.); Italien 557 m. fl.

[3]) Hambro 198; i större allmänhet Heckscher 150 f.; se deremot Nordling l. c. 676 f. Jfr norsk sjölag § 63 p. 2, Hallager 172, 181 f.

[4]) Enl. det franska förslaget af 1865 artt. 305, 308 voro exemplaren numrerade, och tillkom en viss fördel (dock ej i förh. t. andra konnossementshafvare) innehafvaren af n:o 1.. Lyon-Caën et Renault II 187 not. 1. Numrering sker äfven enl. Belgien II 41, utan att det säges något om dess betydelse. Enl. Holland 516, Portugal 1562 har den, hvilkens exemplar lyder direkt på hans namn, företräde framför innehafvare af order- eller innehafvarkonnossement. Spanien 707, 716 låter endast ett af

har företräde, hvilkens konnossementsexemplar först öfverlåtits. Att denna prioritet åter ingalunda behöfver sammanfalla med den efter vår rätt i förhållandet mellan flere förvärfvare afgörande prioriteten i (eget eller fångesmans) fång, är tydligt, äfvensom att de olika konnossementshafvarne icke nödvändigt stå till hvarandra i detta förhållande, utan att t. ex. en af dem, långt ifrån att hafva förvärfvat saken af afsändaren-konnossementsöfverlåtaren, kan hafva begagnat denne som mellanhand vid besörjandet af varans fraktande. Deremot öfverensstämmer den betydelse, som tillägges prioriteten i konnossementsöfverlåtelse, synnerligen väl med antagandet, att den offentliga myndighetens pröfning endast gäller den formela legitimationen, då den mot denna svarande besittningen eller qvasi-besittningen, som grundar sig på sannolikheten att kunna förfoga öfver saken, onekligen genom sin blotta orubbade fortvaro vinner i styrka och redan från början är kraftigare, i den mån dess uppkomst ligger i tiden nära konnossementets utfärdande.

Genom det anförda hoppas vi hafva ådagalagt, att företrädet mellan flere konnossementshafvare icke beror på den materiela rätten [1]). Häraf synes det oss med nödvändighet följa, att äfven en konnossementshafvare betraktad för sig icke har talan mot fraktföraren på grund af sin materiela rätt, sitt förnuftiga intresse, utan med stöd af sin formela legitimation [2]).

Är nu det resultatet vunnet, att konnossementshafvarens rätt mot fraktföraren icke beror på det intresse, som han eger i saken eller i dess transporterande, så är här-

de för mottagaren bestämda exemplaren vara original, de öfriga endast duplikat och ger i händelse af kollision det förstnämndas innehafvare företrädet. Det förra äfven enl. Italien 556, som dessutom, jfrd med 278, fordrar duplikatens numrering.

[1]) Holland 516, 517; Portugal 1562, 1563 tala uttryckligen om ett provisoriskt öfverlemnande, äfven enligt domarens afgörande. Chile 1060; Honduras 1057; Columbia 252; Guatemala 935 säga deremot lika uttryckligt, att domstolen bestämmer angående eganderätten och utlemnandet. Jfr äfven norsk sjölag § 64.

[2]) Jfr engelskt votum i G. Z. 32: 216 f.: innehafvandet af konnossement är "prima facie evidence" (presumtion) om materiel rätt.

igenom icke uteslutet, att han *kan* hafva ett sådant intresse. I sjelfva verket skulle rätten icke hafva någon anledning att befatta sig med förhållandet, om det icke framstode såsom en möjlighet, att vare sig konnossementshafvaren sjelf eller någon annan vid godsets utlemnande enligt konnossementet anknutit ett praktiskt intresse. Men alldeles samma grunder, som ålägga afgifvaren af ett viljeuttryck att respektera det verkliga intresse, som dervid blifvit fäst, bjuda här konnossementets utfärdare att taga hänsyn till det intresse i godsets aflemnande, hvars möjlighet han måste inse, och förpligta honom sålunda i förhållande till konnossementshafvaren; härmed skall nu icke vara sagdt, att konnossementets utfärdande ensamt är tillräckligt att grunda en sådan förpligtelse, utan endast att detta faktum ingår såsom en väsentlig beståndsdel i den förknippning af omständigheter, hvilken ger styrka åt det möjliga intresset. Konnossementshafvaren behöfver ej åberopa något verkligt intresse, det är likgiltigt, om godset genom utlemnandet kommer inom hans rättssfer eller endast inom hans maktområde [1]; han har dock befogenhet att utfå godset, på samma sätt som en besittare af en sak har befogenhet att behålla och, om han blir depossiderad, återfå densamma. Men till åtskilnad från besittarens formela rätt är konnossementshafvarens af obligatorisk art, emedan den på ett alldeles särskildt sätt riktar sig mot en viss person, nämligen den, som genom konnossementets utfärdande väsentligen bidragit till rättighetens uppkomst. Det ligger i öppen dag, att den skriftliga handlingen här icke är någon nödvändig förutsättning, utan att alldeles detsamma kan sägas, om viljeuttrycket i annan form afgifvits. Frågan blir i alla händelser ingen

[1]) Att märka är, att, då prestationsobjektet är penningar (såsom penningar), denna skilnad försvinner, emedan den, som får penningar i sin besittning, derigenom förvärfvar eganderätten till desamma. Detta är emellertid något rent faktiskt, som icke hindrar, att man kan tala om en formel fordringsrätt, som går ut på penningar, då nämligen fordringsrätten icke ingår i den berättigades förmögenhet. Jfr Brunner i End. Hdbch II 162.

annan än den, om viljeuttrycket *och* öfriga faktiska omständigheter gifva det intresse, som kan hafva anknutits till godsets utlemnande till konnossementshafvaren, tillräckligt stöd, för att denne skall hafva någon rätt mot fraktföraren. Vid denna frågas besvarande har man att iakttaga, att afsändarens på fraktaftalet grundade talan mot fraktföraren kan kollidera med mottagarens rätt, hvadan denna för att vara definitiv måste vara starkare än afsändarens [1]).

Vid den undersökning af konnossementets inre byggnad, till hvilken vi nu öfvergå, kan man hemta ledning af analogien med vexeln. Det är en känd sak, att vexeln, efter den betydelse, hvari ordet nu tages, och såsom skild från cambium manuale, leder sitt ursprung ur ett transportaftal [2]). Under Medeltidens osäkra och besvärliga kommunikationsförhållanden funno de enskilde köpmännen, som begåfvo sig från messa till messa, från handelsplats till handelsplats, med sin fördel förenligt att öfverlemna risken och svårigheten med penningarnas transporterande åt vissa personer, nämligen de vexlare, som de dock med anledning af den brokiga mångfalden af myntslag måste anlita. De qvitton, som dessa personer utgåfvo med förbindelse att å bestämmelseorten utbetala beloppet, voro de första vexlarna. Snart fann man, att penningtransporterna i den ena riktningen ungefärligen uppvägdes af de i den andra riktningen gående, hvadan det var onödigt att frakta de dyrbara metallerna fram och tillbaka, och med samfärdselns stigande utveckling blef det för en vexlare möjligt att i stället anvisa beloppet till betalning af en faktor eller korrespondent [3]); så uppkom den dragna vexeln, vid hvilken den

[1]) Såväl bland formela som materiela rättigheter kan man urskilja gradationer af starkare och svagare, alltefter som den ena har bättre eller sämre stöd i de faktiska förhållandena än den andra.

[2]) Se t. ex. Kuntze i Endem. Hdbch IV: 2: 13 not. 18 o. citt.; jfr Neumann: Geschichte des Wechsels im Hansagebiete i Beilageheft z. G. Z. VII: 84—89. Betecknande Raphael de Turri: Disp. I Qu. 3 n. 2.: "ad bonum prædictæ transportationis consequendum adinventa est commutatio pecuniæ absentis cum præsenti". Märk den ännu i vissa lagstiftningar upprätthållna fordran på "distantia loci".

[3]) Kuntze l. c. 14 f.

forne fraktaren af penningarna var trassent, hans ombud på bestämmelseorten trassat och köpmannen, som ville förflytta sina kontanta tillgångar, remittent. Än mer intresserar oss emellertid här den utveckling, hvarigenom en fjerde vexelperson tillkom, nämligen en från remittenten skild person såsom berättigad att på bestämmelseorten uppbära penningarna, ty i och med detta hade en motsvarighet till åtskilnaden mellan afsändare och mottagare framträdt inom vexelrätten.

Ursprunget har således det till grund för konnossementet liggande fraktaftalet gemensamt med vexelkontraktet [1]). Men icke blott ursprunget. Detta visar sig tydligt vid en jemförelse mellan vexel och konnossement. De egenskaper, som de hafva gemensamma i följd af bådas karakter af omsättningspapper, såsom den stränga förpligtelsen enligt deras ordalydelse, deras indossabilitet o. s. v., kunna vi här lemna å sido, då vi, såsom ofvan sagts, ej anse konnossementets verkan att omedelbart berättiga tredjeman stå i väsentligt sammanhang med dess karakter af skriftlig handling. Men äfven i öfrigt äro likheterna mellan ett konnossement och en vexel omisskänliga. Genom utfärdandet af konnossement, detta må nu motsvara en egen vexel eller en accepterad tratta, förbinder sig fraktföraren att fullgöra en viss prestation, vanligen i förhållande till en annan än den, som mottager utfästelsen. Denna tredjes rätt träder dock ej omedelbart i verksamhet, utan utfästelsens mottagare har, äfven oberoende deraf, om han har den skriftliga handlingen i behåll, en viss qvarstående, låt vara negativ, befogenhet; vid vexeln får gäldenären ej betala, förrän förfallotiden kommit [2]), och är, om han gör detta, pligtig att ersätta den förlust, som utfästelsens mottagare på grund af det materiela rättsförhållandet mellan honom och den, som fått

[1]) Ännu i dag åskådliggöres vexelns uppkomst och äldsta funktion af postanvisningen (Laband).

[2]) Innehåller vexeln klausulen "efter avis", får han t. v. ej heller acceptera annat än på egen risk.

betalning, härigenom lider; vid konnossement åter är uppskofvets tidslängd endast indirekt bestämd, i det att fraktföraren endast på bestämmelseorten får utlemna godset åt konnossementshafvaren [1]). Men den största och hufvudsakliga likheten är dock att finna i den formela karakteren af den rätt, som vexelhafvaren och konnossementshafvaren stödja på vexeln och konnossementet [2]). Likasom det vid det senare är för konnossementshafvarens rätt alldeles likgiltigt, om han har någon rätt i den transporterade saken, och öfver hufvud af hvilken grund afsändaren beslutit sig för att adressera godset till honom eller på honom öfverlåta konnossementet, och af hvilken grund fraktföraren kommit att underteckna ett på honom lydande eller till honom öfverlåtbart konnossement, på samma sätt är vid vexeln såväl valutaförhållandet, rättsförhållandet mellan trassenten och remittenten (indossatarien) som betäckningsförhållandet mellan trassenten och acceptanten helt och hållet utan betydelse för vexelhafvarens rätt mot denne sistnämnde.

Så vidt vi kunna finna, stå dessa nu omnämnda öfverensstämmelser mellan vexel och konnossement icke i något sammanhang med deras omsättningsfunktion; de äro också alla erkända såsom gällande äfven vid icke löpande vexlar och konnossementer. Icke heller kunna de väsentligen sammanhänga dermed, att utfästelsen skett i skriftlig form; tydligast är detta beträffande den såsom den andra i ordningen upptagna regeln, att vexel- och konnossementshafvarens rätt först efter resp. förfallotiden och godsets ankomst till bestämmelseorten träder i kraft. Fastmera hänvisa dessa öfverensstämmelser på en gemensam karakter, som ligger djupare än egenskapen af vare sig omsättningspapper eller skriftlig handling öfver hufvud.

Vexelns juridiska natur har, som bekant, blifvit på en mängd olika sätt framstäld och förklarad. Vi kunna

[1]) Om denna regels åtminstone principiela giltighet se nedan. Dess blotta möjlighet är oss här nog.

[2]) Se beträffande vexeln Kuntze l. c. 110 ff.

ej här inlåta oss på en kritik af de talrika teorierna, utan ansluta oss utan vidare till den, som nu torde kunna betraktas som den herrskande, nämligen anvisningsteorien. Vexeln anse vi således vara en slags anvisning, nämligen en på visst i lagen bestämdt sätt beskaffad och med vissa särskilda verkningar utrustad anvisning[1]). Anvisningen i sin ordning förklaras gemenligen såsom bildad af tvänne mandat[2]), ett inkasseringsmandat till anvisningstagaren, assignatarien, och ett betalningsmandat till den anvisade, assignaten, hvilka båda mandat innehållas i anvisningen. Denna konstruktion kunna vi för vår del ej gilla. Hvad först det inkasseringsmandat angår, som assignatarien skulle erhålla, så faller det i ögonen, att han mot all regel icke genom accepterandet af detta mandat åtager sig några som helst skyldigheter[3]); om han uraktlåter att inkassera beloppet, så är detta helt och hållet hans sak[4]), åtminstone såvidt af anvisningen framgår. Det är nämligen helt naturligt icke uteslutet, att han af någon på sidan om anvisningen liggande rättsgrund är förpligtad att vidtaga vissa åtgärder med afseende på densamma, men om en sådan förpligtelse är för handen eller icke, kommer ej till synes i anvisningen och har på de ur densamma härrörande rättsföljderna intet inflytande. Fastmera är det bakom anvisningen liggande mellanhafvandet mellan assignanten och assignatarien, eller det i vexelrätten s. k. valutaförhållandet alldeles likgiltigt. I de fall, då inga skyldigheter mot assignanten åligga assignatarien, vill man nu möjligen finna ett mandatum in rem suam föreligga, för att på detta sätt rädda teorien; men häremot kan anmärkas, att ett mandatum in rem suam icke egentligen är något mandat[5]), och att ett införande i sjelfva anvisningens rättsliga natur af en sådan motsats som mellan

[1]) Jfr t. ex. Cohn i End. Hdbch III: 1098.

[2]) Se de hos Cohn l. c. 1097 not. 20 citerade.

[3]) Härmed öfverensstämmer Trygger: Om fullmakt 144, dock, som det tyckes, endast på grund af positiv svensk rätt.

[4]) Cohn l. c. 1104.

[5]) Jfr Windscheid II § 409 och not. 9.

ett verkligt mandat och ett mandatum in rem suam är alldeles obehörigt, då anvisningsinstitutets enhet härigenom måste gå förlorad. Bättre är det då, om anvisningen så förklaras, att den alltid är en företeelse af samma juridiska karakter, äfven om det bakom liggande valutaförhållandet mellan assignanten och assignatarien i olika fall är af skiljaktig beskaffenhet.

Äfven med afseende på det betalningsmandat, som säges genom anvisningen blifva stäldt till assignaten, kommer man till samma slutsats. Här är det visserligen sannt, att assignaten genom accepterande af mandatet alltid blir förbunden att utföra detsamma, ehuru visserligen denna förbindelse icke alltid iklädes i förhållande till assignanten, utan ofta endast gent emot assignatarien; men i stället möter den svårigheten, att, under det enligt regeln en mandatarie har anspråk på ersättning af mandanten för det belopp, som han vid utförande af mandatet måst utgifva[1]), en dylik allmän rätt ingalunda kan tillerkännas en assignatarie[2]). Icke är det tillräcklig grund för ett käromål mot assignanten, att assignatarien utbetalt den anvisade summan eller accepterat anvisningen; motsatsen framgår af den moderna vexelrättens regel, att äfven trassenten har vexelrätt mot acceptanten. Lika litet som valutaförhållandet låter betäckningsförhållandet infoga sig i ett mandatsförhållande; äfven det kan vara af den mest olika art, och mandatet är endast en af de talrika möjligheterna.

Den generela form, som passar för allt slags innehåll, och som måste vara anvisningens, om denna skall kunna fördraga valuta- och betäckningsförhållandenas brokiga mångfald[3]), kan icke vara någon annan än full-

[1]) Deuntzer: Om Fuldmagt 100; Windscheid § 412 not. 8 a; Cohn l. c. 1091.

[2]) I fråga om trattor har Goldschmidt, enligt hvad Windscheid l. c. meddelar, visserligen vidhållit, att, trassaten har actio mandati contraria, men å andra sidan måst medgifva, att, om trassenten bestrider sin pligt att lemna betäckning, bevisbördan faller på trassaten. Principlösheten är uppenbar.

[3]) Jfr Laband i G. Z. 10: 240 f.

makten[1]). Fullmakten förhåller sig alldeles indifferent till den frågan, om fullmaktsgifvaren, hufvudmannen, blir förpligtad gent emot fullmäktigen eller tvärt om, och öfver hufvud till hela rättsförhållandet mellan dessa båda[2]). Det är endast och allenast utåt, i förhållande till tredjeman, som fullmakten visar sin verkan. Och denna verkan är, att tredjemannen, som förhandlar med fullmäktigen, derigenom kommer i alldeles samma ställning, som om han förhandlat med hufvudmannen.

Är nu assignatarien assignantens fullmäktige, så vill detta säga, att assignaten, som enligt anvisningens innehåll betalat eller afgifvit betalningslöfte[3]), derigenom får hvarken mera eller mindre af anspråk mot assignanten, än om han omedelbart till denne sjelf aflemnat summan eller afgifvit löftet, välförståendes med samma innehåll. Han är således för återfående af penningarna hänvisad till samma regler, som i allmänhet gälla för återkräfvande af erlagda penningar[4]), och är det fråga om en accept, är han befogad att fordra ersättning härför, som om assignanten sjelf hade förelagt honom papperet, allt i enlighet med det mellan båda bestående rättsförhållandet. Sjelfklart är emellertid, att sjelfva accepten binder honom i enlighet med vanliga regler för utfästelsers bindande kraft; och det behöfver knappast omnämnas, att den kan såsom berättigad inbegripa äfven assignanten sjelf.

Liksom anvisningen vanligen konstrueras ur två mandat[5]), så måste vi för dess förklaring tillgripa äfven

[1]) Detta nekas af Deuntzer l. c. 108 ff. i motsats mot äldre danska författare. D. fasthåller dock anvisningens formela karakter l. c. 107, äfvensom inkassomandatets l. c. 82 ff. — Jfr Cropp, cit. hos Unger: Inhaberpapiere 75.

[2]) Jfr Trygger l. c. 143 och isht not. 1.

[3]) Att i regel icke blott betalning, utan äfven accept ingår i anvisningen, se Cohn l. c. 1101 och not. 47; Windscheid l. c. not. 16 och citt.; Unger l. c. 79 ff.

[4]) Om i anvisningen inginge ett betalningsmandat, skulle det äfven vara ett mandat, när någon uppfordrar en annan att betala en summa till den förre sjelf.

[5]) Deuntzer och Trygger förklara den såsom bestående af ett betalningsmandat till assignaten i förening med en garantiutfästelse till assig-

en andra fullmakt, nämligen en fullmakt för assignaten att betala. Använder man detta korta uttryck, så kan det förefalla, som om denna fullmakt saknade allt intresse och vore fullkomligt onödig, då det ju står fast, att åtminstone i förhållande till gäldenären hvem som helst är berättigad att fullgöra en annans förbindelse. Emellertid kan ett förordnande, att assignatarien eger att mottaga betalning af assignaten på samma sätt, som om den betalande vore assignanten sjelf, verkligen hafva betydelse, i den mån fullgörandet af en motprestation är såsom förutsättning fäst vid betalningen. Häruti ligger nämligen, att assignatarien är befogad att, när intet annat betingats, till assignaten utlemna icke allenast den möjligen utfärdade anvisningsurkunden, utan äfven den säkerhet för anvisningens betalande, som assignanten kan hafva ställt. Dessutom har fullmakten att betala alltid den verkan, att fullmaktsgifvaren i förekommande fall kan återkräfva betalningen, såsom om den vore erlagd af honom sjelf, hvilket icke kan vara fallet, då en tredjeman hvilken som helst betalt.

Mot den nu framstälda åsigten, att anvisningen och följaktligen äfven vexeln är sammansatt af två fullmakter, en fullmakt för assignatarien att mottaga betalning eller löfte om betalning och en annan för assignaten att betala och få utlemnade anvisningshandlingar och möjliga säkerheter[1]), reser sig emellertid den betänkligheten, att in-

natarien. Häremot talar dels det ofvan sagda om omöjligheten att antaga något betalningsmandat, dels det, att man ej kan anse anvisarens regresspligt såsom allmän regel. Cohn l. c. 1098 antager en sammansättning af inkasseringsfullmakt och betalningsmandat vid den egentliga anvisningen, eljes af två mandat. Liknande Windscheid § 412 not. 8 a. Se häremot ofvan sid. 187.

[1]) Hela denna åsigt förklaras af Trygger l. c. 144 för "ett stort misstag", emedan ett kontraherande mellan 2 fullmäktige för samma person är lika omöjligt, som att en person kontraherar med sig sjelf. (Jfr äfven Wagner I 239 not. 9). Obestridligt är nu visserligen, att en rättshandel, hvarigenom en person blir berättigad mot sig sjelf, är en orimlighet, vare sig rättshandeln sker genom förmedling af representanter eller icke. Men detta hindrar ej, att två fullmäktige för samma hufvudman kunna i denna egenskap afhandla med hvarandra. Det erkännes äfven af T., att rättsverkningar kunna inträda, i fall den ene till den andre öfverlåtit besitt-

gendera handlar i assignantens namn, hvilket dock säges vara karakteristiskt för ett fullmaktsförhållande. Vi tro dock icke, att denna betänklighet är afgörande; den synes oss grunda sig på ett alltför inskränkt fullmaktsbegrepp. För att den ofvan omtalade verkan skall inträda, att en person, som kontraherar med en annan, kommer i samma rättsställning, som om han kontraherat med en tredje, fordras vissa faktiska förutsättningar. Inom dessa kan man urskilja två hufvudarter, allt efter som en viljeyttring af den tredje' ingår som ett väsentligt moment eller icke; i senare fallet föreligger ett legalt representationsförhållande, t. ex. förmyndarens för myndlingens, i det förra åter har man med en fullmakt att göra. Alla äro nu ense derom, att det icke behöfves ett i uttryckliga ord gifvet bemyndigande, utan att en fullmakt med samma kraft kommer till stånd äfven genom facta concludentia; och äfven derom borde ingen meningsskiljaktighet ega rum, att fullmaktens verksamhet ej har till förutsättning, att rättshandeln i fråga blifvit afsluten i hufvudmannens namn. Hvad det kommer an på, är, om den blifvit afsluten på (icke blott för) hufvudmannens räkning. Ett sätt, hvarpå detta kan visa sig, är, om afhandlandet skett

ningen af en sak, ehuru T. anser dessa rättsverkningar vara alldeles obe-
roende af deras ställning som fullmäktige. Mot T:s bestridande måste
liknande rättsverkningar anses inträda, äfven om den ene eljes gjort en
aflåtelse till den andre. Dessa verkningar äro, att den, som mottagit en
sak eller en aflåtelse, kommer till hufvudmannen i samma ställning, som
om han af hufvudmannen sjelf mottagit samma sak eller samma aflåtelse.
Aflåtelsens identitet måste endast noga fasthållas. Vid en assignation är sär-
skildt förhållandet det, att assignatens betalande eller utfästande att betala i
förhållandet mellan assignanten och assignatarien gäller så, som om assig-
nanten sjelf till assignatarien aflemnat penningarna eller assignatens betal-
ningslöfte; och i förhållandet mellan assignanten och assignaten inträda
samma följder, som om assignanten sjelf hade fått mottaga betalningen
eller löftet att betala till assignatarien. Assignanten kan således under
vissa förutsättningar hafva talan mot assignatarien till att affordra honom
penningarna eller accepten; assignaten åter kan stundom vända sig mot
assignanten och fordra ersättning för den erlagda betalningen eller det
afgifna löftet: men just i följd af fullmaktsförhållandet eger intet annat
rättsförhållande mellan assignat och assignatarie inbördes rum än enligt
utfästelsen i accepten och den möjligen häremot svarande motförpligtelsen.
T. förbiser således, att ett handlande på grund af de båda fullmakterna
kan ega rum, utan att assignanten förpligtas eller berättigas omedelbart
genom accepten.

i hufvudmannens namn, men det är tydligen ingalunda det enda, i det att äfven eljes fullmäktigens och tredjemannens kontraherande just på grund af fullmakten kan vara fullkomligt klart [1]). Detta tro vi vara händelsen här. När assignatarien förelägger den af assignanten utfärdade anvisningen och på grund af densamma fordrar betalning eller accept, och när assignaten betalar mot anvisningen eller accepterar densamma, är det uppenbart, äfven utan att hufvudmannens namn nämnes, att det är på en viljeyttring, ett bemyndigande af honom, som båda basera sitt förfarande.

Ett tillägg må göras angående en särskildt vid vexlar förekommande omständighet. Som bekant är det en i vexelrätten gällande grundsats, att anvisaren står i ansvar i förhållande till assignatarien för vexelns riktiga accepterande och betalning. Detta kan, ehuru ansvaret är af vexelrättslig karakter, icke förklaras ur anvisningen sjelf [2]), lika litet som öfriga möjligen förekommande anspråk trassenten och remittenten emellan, utan måste anses bero på en bredvid anvisningen liggande garantiförbindelse. Mot det antagandet, att remittenten är trassentens fullmäktige, strider förhållandet ej, då ju, såsom anmärkts, ett fullmäktigskap medger hvilket rättsförhållande som helst mellan hufvudmannen och fullmäktigen, under det att deremot enligt mandatsteorien det tager sig mer än besynnerligt ut, att mandanten är sin mandatarie ansvarig för uppdragets lyckliga utförande.

Får det anses ådagalagdt, att anvisning och vexel äro sammansatta af tvänne fullmakter, så hafva vi, efter hvad

[1]) Jfr Trygger l. c., isht 107—113, 149 och not. 3; DHGB artt. 52, 114.

[2]) Deuntzer l. c. 118 anser regress vara väsentlig för alla anvisningar och förkastar bl. a. på denna grund anvisningens förklaring ur fullmakten. Härmed öfverensstämmer Trygger l. c. 144 f. — U. P. L. § 10 m. 4 är ej afgörande, då det der förutsättes, att invisningen är gifven till betalning af en invisarens skuld till assignatarien. Denna presumtion är uttryckligen stadgad i båda Lagförslagen: H. B. 4: 2. — Af vår åsigt Unger l. c. 81 not. 21, Cohn l. c. 1105 och de not. 76 citerade samt t. o. m. beträffande "die kaufmännische Anweisung", l. c. 1117 och de not. 67 citt. Annorlunda enligt åtskilliga positiva lagar, l. c. 1120—3.

som sagts om likheten mellan konnossement och vexel, nu att pröfva, huruvida denna håller streck, när vexeln upplösts i sina elementer. Vid denna pröfning gå vi så till väga, att vi efterse, om de öfverensstämmelser mellan vexel och konnossement, som icke eller icke fullständigt förklaras af deras gemensamma omsättningsändamål och deras gemensamma egenskap af skriftliga handlingar, möjligen hänvisa derpå, att äfven konnossementet är en anvisning. I sjelfva verket torde detta också vara fallet. Antager man afsändaren vara assignant, konnossementshafvaren assignatarie och konnossementets utfärdare vara en assignat, som på förhand accepterat anvisningen, så förstår man, hvarför fraktförarens utfästelse gäller prestation till en annan person än den, som mottager utfästelsen; man förstår vidare, hur det kommer sig, att före godsets framkomst assignatarien principielt ej är herre öfver förhållandet: hans fullmakt sträcker sig ju i regel endast till att utfå godset efter framkomsten, och assignaten, fraktföraren, kan följaktligen icke dessförinnan på grund af anvisningen inlåta sig med honom; och slutligen blir det klart, hvarför konnossementshafvarens rätt att utfå godset är af den formela art, att den kan innebära hvilken materiel rätt till godset som helst och äfven kan sakna underlaget af hvarje sådan, utan att hans ställning derigenom förändras: äfven detta är något, som på det yppersta öfverensstämmer med anvisningens och fullmaktens karakter.

Hafva vi nu gjort antagligt, att konnossementet är en anvisning, och att det har denna egenskap oberoende deraf, att det är en skriftlig handling, så är den slutsatsen berättigad, att man äfven vid fraktaftal i allmänhet har att tänka sig afsändaren såsom assignant, fraktföraren såsom assignat och mottagaren såsom assignatarie[1]). Den analoga tillämpningen af konnossementsgrundsatserna på

[1]) Såsom vi ofvan sett, var vid den ursprungliga vexeln, som egentligen var en fraktaftalsurkund, vexlaren-fraktföraren trassent eller utfärdare af en egen vexel, afsändaren remittent och mottagaren första indossatarie; då ett indossament icke är någonting annat än en ny tratta, är det tydligt, att den nutida anordningen är med denna fullkomligt likartad.

de fall, då intet konnossement har utfärdats, måste nämligen vara tillåten, i den mån de icke bero på några för konnossementet egendomliga förhållanden. Att således mottagaren är att betrakta såsom af afsändaren befullmäktigad att af fraktföraren mottaga godset, har äfven godt stöd i den historiska utvecklingen, då första steget bort från den ursprungliga regeln, att laddningsintressenten åtföljde varorna och således var afsändare och mottagare i en person, var det, att varorna försändes mellan olika etablissement af samma handelshus eller eljes mellan personer, som till hvarandra stodo i ett varaktigt representationsförhållande, i fullständig analogi med indossamentets utveckling vid vexeln och öfverhufvud med order- och innehafvarpapperens uppkomst. Det kan nu synas, som om från denna utgångspunkt lika väl den regeln kunde hafva utvecklat sig, att afsändaren är mottagarens fullmäktige, som den motsatta. Att märka är emellertid, att, sedan den stadigvarande förbindelsen mellan afsändaren och mottagaren längesedan upphört att vara det normala, och då det derför fordras särskilda data för antagandet af ett fullmäktigskap, är det naturligast, att hufvudmannen, den, som skall blifva fraktförarens medkontrahent och såsom sådan mot honom förpligtad och berättigad, uppträder först och fullmäktigen sedan med stöd af hufvudmannens uppträdande. Äfven den omständigheten kan härvid vara af något intresse, att, medan i äldre tid det regelmässiga var, att faktorer inköpte och till sin chef försände varor, torde det sedan hafva blifvit vanligare, att underordnade etablissement och agenter hade försäljning till uppgift och fingo varorna sig tillsända från hufvudkontoret.

Den invändningen mot inordnandet af företeelserna vid ett fraktaftal under anvisningens kategori ligger nu nära till hands, att det dock är omöjligt att, såsom enligt den här framstälda uppfattningen af anvisning nödvändigt vore, finna någon fullmakt, som afsändaren gifvit mottagaren: det förutsättes ju ej, att den förre sänder den senare något skriftligt bemyndigande eller ens meddelar

honom, att en sak afsändts under hans adress. Härpå kan emellertid svaras, att det ingalunda är nödvändigt, att det viljeuttryck, som kallas fullmakt, och som berättigar tredjeman att räkna en rättshandel med den befullmäktigade såsom afslutad med hufvudmannen, är afgifvet till fullmäktigen, utan att det mer än väl kan vara ställdt till den tredjeman, som afses[1]). Om någon t. ex. tillskrifver en person, att en viss handelsresande eger att afsluta för brefskrifvaren förbindande aftal, så är detta otvifvelaktigt en giltig fullmakt, som kan af brefmottagaren åberopas, äfven om handelsresanden icke på förhand skulle vetat om densamma. Deruti, att assignaten-fraktföraren, icke assignatarien-mottagaren är bärare af den senares fullmakt, ligger alltså intet hinder för det antagandet, att en anvisning föreligger; å andra sidan erbjuder det icke heller någon svårighet att anse fraktföraren vara befullmäktigad att utlemna transportobjektet. Båda dessa fullmakter äro uttryckta i den fraktsedel, som åtföljer godset, eller, i brist deraf, i den detsamma åtecknade adressen eller slutligen i adressatens betecknande för fraktföraren, på hvilket sätt det än måtte vara.

På den nu vunna grundvalen, att mottagaren vid ett fraktaftal är att anse som assignatarie, hafva vi att undersöka förutsättningarna för och omfånget af hans rättigheter: att fråga oss, dels när, dels till hvad han blir berättigad.

Först och främst är det då tydligt, att likasom en anvisning enligt det ofvan sagda icke i och för sig innehåller någon utfästelse af assignanten, så kan särskildt här mottagaren icke i allmänhet hafva något anspråk på grund af anvisningen gent emot afsändaren; om mottagaren kan af afsändaren fordra, att godset till honom fortskaffas, beror detta på det för fraktaftalet främmande rättsförhållande, hvari de, t. ex. i följd af ett köpe- eller legoaftal, stå till hvarandra. På grund af sjelfva anvisningen åter

[1]) Trygger l. c. 148—151.

kan ingen ansvarighet för vare sig fullgörande eller accepterande åligga afsändaren. Det saknar derför direkt intresse, om anvisningen är att betrakta som utfärdad redan genom fraktaftalets afslutande eller, såsom riktigast torde vara, först genom transportobjektets aflemnande, och det, hvarpå det kommer an, är endast, dels när fraktföraren accepterar anvisningen, dels när denna blir oåterkallelig, eller, med andra ord, när mottagarens rätt blir starkare än afsändarens.

Fraktföraren accepterar nu afsändarens anvisning till mottagarens förmån derigenom, att han mottager godset med dennes adress eller en på honom lydande fraktsedel, eller derigenom, att han undertecknar konnossementet, vare sig detta från början lyder på viss man eller först sedan kommer att, i följd af indossament eller innehafvare-klausul, beteckna en bestämd person som mottagare. Att denna accept i och för sig kan omedelbart berättiga mottagaren, är tydligt efter hvad ofvan sagts om möjligheten att legitimera en tredje person till utöfvandet af en rättighet och om skyldigheten för gäldenären att respektera det möjliga intresse, som kan till denna legitimation anknytas. Härmed är det emellertid icke sagdt, att tredjemannen, d. v. s. här mottagaren, verkligen och med nödvändighet blir omedelbart berättigad, och ännu mindre, att hans rätt genast blir starkare än medkontrahentens, afsändarens. Båda delarna äro fast mera beroende af det stöd, som afsändarens såväl som mottagarens möjliga intressen hafva i de faktiska omständigheter, som stå i sammanhang med transporten. Endast dessa komma nämligen i betraktande, då det gäller att afgöra företrädet mellan afsändaren och mottagaren (konnossementshafvaren) såsom sådana.

Principielt står fraktföraren fullkomligt opartiskt mellan afsändaren och mottagaren[1]). Det, att han kontraherat med afsändaren, behöfver icke gifva denne någon afgjord öfvervigt, då fraktföraren genom accepten på af-

[1]) Heckscher 134. 139.

sändarens egen uppfordran gjort en utfästelse i förhållande till mottagaren. Man är derför oförhindrad att, såsom ofvan vid omtalandet af de under 2. uppförda utländska lagstiftningarna sades, fästa sig vid stadierna i transportens fortskridande, liksom man äfven kan göra åtskilnad mellan disposition i olika afseenden och medgifva både afsändaren och mottagaren talan, antingen med företräde för den ene i fall af kollision eller på det sätt, att den ene endast kan hindra den andres disposition, men ej vidtaga några positiva åtgärder.

När ett konnossement eller en liknande handling utfärdats, är frågan relativt lätt att besvara. Det ligger då i sakens natur, att mottagaren, först sedan han kommit i besittning af konnossementet, har tillräcklig anledning att till den honom tilldelade legitimationen anknyta något intresse; afsändaren måste, med andra ord, anses hafva det i sin makt att återkalla legitimationen, då han ännu ej lemnat ifrån sig den handling, som är afsedd att vara legitimationsurkund. Detta gäller icke allenast, då mottagarens person är obestämd, så att öfver hufvud ingen mottagare ännu finnes, utan äfven då konnossementet lyder på viss man[1]; härmed sammanhänger, att icke heller vid orderkonnossement afsändaren behöfver vara den sista indossatarien för att på grund deraf, att han fortfarande innehar konnossementet (resp. alla exemplaren), kunna disponera öfver godset. Men å andra sidan blir också anvisningen oåterkallelig på ett huru tidigt stadium af transporten som helst, så snart ett konnossement kommit ur afsändarens besittning. I princip är alltså vid konnossement dispositionen så klart och skarpt fördelad, att ingen partiel eller relativ dispositionsrätt kommer i fråga. Endast när konnossementet är ställdt till viss man, är någon sådan tänkbar, då man kunde ifrågasätta att gifva den visse mannen befogenhet att anordna sådana åtgärder, som ej prejudiciera afsändarens rätt. Detta kan emellertid icke

---

[1]) En häremot stridande svensk affärspraxis klandras med rätta af Heckscher 156.

gillas, då den visse mannen, som endast genom innehafvande af konnossementet blir icke allenast oåterkalleligen legitimerad, men legitimerad öfver hufvud, utan konnossementet är fullkomligt främmande för transporten.

Vid sådana fraktaftal, der intet konnossement förekommer, är mottagaren legitimerad redan genom den godset återknade eller i fraktsedel intagna adressen. Det kan derför att börja med icke förnekas honom att ända från transportens begynnelse träffa sådana anordningar, som icke strida mot den afsändaren möjligen ännu tillkommande återkallelse- och dispositionsrätten[1]). Beträffande den tid åter, öfver hvilken denna sträcker sig, kan sjelffallet en uttrycklig bestämmelse göras, såväl i den riktningen, att afsändaren förbehåller sig en längre gående återkallelserätt än den normala[2]), som i den, att han tvärtom helt och hållet eller delvis afstår från sin vanliga befogenhet[3]). Utan tvifvel kunna sådana förbehåll och afsägelser äfven göras indirekt genom klausuler, som direkt åsyfta något annat; så t. ex. *kan* detta vara fallet med en bestämmelse, att godset efter framkomsten skall förblifva hos fraktföraren („station restante"). Föreligga inga dylika uttalanden, hvarken i den ena eller andra riktningen, har man att söka det ögonblick, som motsvarar konnossementets öfverlåtande i dess betydelse att göra mottagarens legitimation oberoende af afsändarens vilja. Närmast till hands ligger att här som vid konnossement låta denna tidpunkt sammanfalla med den, då legitimation öfver hufvud uppkommer, och följaktligen anse fraktföraren bunden gent emot mottagaren redan från det ögonblick, då han fick godset till sig aflemnadt för transport. Detta vore emellertid icke berättigadt, då den legitimation, som mottagaren får genom blotta adresseringen, icke i faktisk styrka uppgår mot den, som ernås genom besittning af en sär-

---

[1]) Lassen II 358.
[2]) Hit hör det af v. Hahn II 584 omtalade fall, att enl. fraktsedeln mottagaren är t. v. obestämd.
[3]) Jfr Lassen II 358 f.

skild legitimationshandling; onaturligt vore det också att anse konnossementets utfärdande hafva verkan endast i den riktningen att fördröja inträdandet af mottagarens dispositionsrätt. Tvärtom måste lösningen i allmänhet blifva den, att mottagarens rätt blir definitiv, först när godset framkommit till bestämmelseorten. Ända till dess kan mottagaren eller hvilken som helst annan icke betrakta den på adressen beroende legitimationen såsom något så säkert, att de derpå kunna bygga några beräkningar. Efter godsets framkomst åter är fraktföraren skyldig att aflemna godset till mottagaren, och i följd af den förres neutrala ställning kan ett dröjsmål med aflemnandet icke förändra förhållandet mellan afsändaren och mottagaren; från en annan sida sedt, kan mottagaren med mera skäl anse det under hans adress ankomna godset underkastadt sin disposition, än afsändaren fortfarande kan räkna derpå. Efter godsets framkomst har fraktföraren således endast att lyda mottagarens anordningar, naturligen såframt denne ej uttryckligen eller tyst tillbakavisar godset. Man kan emellertid icke stanna vid denna fördelning af dispositionen efter transportens fulländning eller icke-fulländning, hvilken bland annat skulle hafva till följd, att mottagaren aldrig skulle kunna göra ansvar för godsets totala förlust gällande. Det är nödvändigt att supplera densamma genom att taga tidsförloppet i betraktande. När efter transportens början längsta skäliga tid, som den kan taga i anspråk, gått till ända, är mottagaren i lika hög grad befogad att räkna på godset, som efter dess framkomst; och en afsändare, hvilken icke under denna tid träffat några nya dispositioner, kan icke beklaga sig, om han går sin rätt förlustig, på samma sätt som om transporten haft ett normalt förlopp [1]). Äfven här gäller det naturligtvis, att mottagaren måste visa sig villig att göra sin egenskap af mottagare gällande; äfven här, såsom öfverallt annorstädes, träder afsändarens dispositionsrätt

[1]) Om den motsvarande tidpunkten vid sjöfrakt se nedan.

åter i kraft, när mottagarens deremot stridande befogenhet bortfaller. Regeln blir sålunda den, att en mottagare, som i rätt tid och på rätt sätt ådagalägger sin afsigt att begagna sin legitimation, är uteslutande dispositionsberättigad, när godset antingen framkommit eller bort framkomma till bestämmelseorten; eljes åter har afsändaren dispositionen, dock så, att mottagaren under transportens hela förlopp kan vidtaga sådana åtgärder, som icke strida mot afsändarens anordningar eller äro egnade att på förhand paralysera dem, som han rimligen kan komma att träffa. Då denna regel emellertid endast beror derpå, att den, som enligt densamma på hvarje punkt är dispositionsberättigad, der har en starkare faktisk ställning, så kan den undergå förändringar, då det vanliga faktiska förhållandet i ett eller annat afseende förryckes, och dessutom, enär den icke innehåller tvingande rätt, genom konventionela bestämmelser. Vi betona ännu en gång, att det icke är till den relativa styrkan af de verkliga intressen, hvarmed afsändaren och mottagaren omfatta transportobjektet, som man skall taga hänsyn; att man följaktligen har att helt och hållet lemna ur räkningen det materiela rättsförhållandet mellan afsändaren och mottagaren, och att det ingenting gör till saken, om och när mottagaren fått kännedom om transporten och adresseringen, då det ju är likgiltigt, om det är mottagaren sjelf eller någon annan, som räknar på godsets utlemnande åt den förre.

Innehållet af den anvisning, som afsändaren till mottagarens förmån utfärdar, och som fraktföraren accepterar, blir bestämdt på ett af två väsentligen skilda sätt. Antingen, och då intet särskildt föreligger, är anvisningens innehåll beroende af afsändarens och fraktförarens inbördes förhållande, så att alla under den tid, då den förre har dispositionen, dem emellan med afseende på mottagarens befogenhet träffade öfverenskommelser blifva giltiga mot mottagaren [1]). Eller ock blir innehållet fixeradt och der-

[1]) Så Schnierer: Comm. z. ungar. HGB under art. 407.

igenom lösgjordt från afhängigheten af såväl äldre som yngre bibestämmingar. Detta är fallet, då en legitimationsurkund utfärdas. En mottagare, som kommer i besittning af en sådan, kan nämligen med fullt fog räkna, icke blott derpå, att han öfverhufvud är legitimerad att utfå godset, utan äfven derpå, att hans befogenhet är sådan, som i urkunden säges. Detta är det andra problem vid order- och innehafvarpapper, hvarpå vi ofvan syftade. Företeelsen på en gång begränsas och förklaras, om man tager i betraktande skilnaden mellan sådana handlingar, hvilka äro ämnade för tredjeman, och sådana, som endast äro afsedda att gälla i förhållandet de ursprungliga kontrahenterna emellan. Vid ett papper af förra slaget kan tredjemannen utgå derifrån, att inga bestämmelser, som efter vanlig förståndig uppfattning kunnat och bort i handlingen upptagas, äro, ehuru derifrån uteslutna, dock gällande [1]); vid de senare åter måste han vara beredd på, att handlingen är ofullständig. När en urkund är af det ena eller andra slaget, är en faktisk fråga, hvars besvarande stundom kan erbjuda svårigheter [2]). Men utom allt tvifvel står, att konnossementet [3]), äfven det till viss man (annan än afsändaren) stälda, är en för tredjeman afsedd handling, hvaraf alltså följer, att dess lydelse är principielt bestämmande för mottagarens befogenhet eller med andra ord för anvisningens och acceptens innehåll.

Enligt sakens natur går anvisningen i regel endast ut derpå [4]), att godset skall å bestämmelseorten utlemnas till adressaten, och denne är derför i allmänhet icke befogad att utfå detsamma, förr än det framkommit till den i fraktaftalet eller konnossementet betecknade platsen. Har intet konnossement utfärdats, blir mottagaren ju i regel först då definitivt legitimerad; i de ofvan omtalade undan-

[1]) Deremot kommer afsändarens culpa eller dolus in contrahendo att falla konnossementshafvaren till last, Wagner I 287 f.
[2]) T. ex. med afseende på lastqvitton. Se Hallager 152 och citt.
[3]) Jfr Nordling i N. T. 1875: 663 f., 667.
[4]) Jfr t. ex. DHGB art. 404; Lassen II 358.

tagsfall, då han tidigare blir detta, bör han emellertid på samma gång äfven anses blifva befogad att uttaga godset. Men i och för sig finnes det intet hinder för, att den, hvilkens legitimation redan blifvit oåterkallelig, dock icke ännu kan utöfva sin rätt. Vid konnossement förekomma af olika grunder vissa fall af ett dylikt uppskof. Oomtvisteligt är i detta hänseende, att, emedan det kan finnas flere hvar för sig legitimerade konnossementshafvare, och dessa icke kunna anses skyldiga att förr än vid fartygets framkomst bruka sina rättigheter och göra gällande det formela företräde, som den ene kan ega framför den andre, godset på annat ställe än bestämmelseorten icke får utlemnas annat än mot återställande af samtliga konnossementsexemplar, nämligen försåvidt konnossementet är ställdt till order eller till innehafvaren, och en kollision således är att befara. Det kan vidare med allt skäl sättas i fråga, huruvida ej i hvarje fall afsändarens samtycke erfordras, för att godset skall få annat än på bestämmelseorten utlemnas till en mottagare, som innehar vare sig ett exemplar af till viss man ställdt konnossement eller alla exemplaren af order- eller innehafvarkonnossement, huruvida ej afsändaren alltså har disposition i negativ riktning. Detta spörsmål, som i vissa lagstiftningar uttryckligen bejakats [1]), har icke i den svenska Sjölagen fått något alldeles otvetydigt svar. Det heter visserligen i Sjöl. § 99 endast, att, när lasten aflemnas å annat ställe än bestämmelseorten, mottagaren är skyldig att återställa alla exemplaren af order- eller innehafvarkonnossement — detta motiveras genom möjligheten af kollision med andra mottagare —, så att man synes kunna e contrario sluta, att afsändarens samtycke icke är erforderligt. Men ovisst är dock, om lagen förutsätter ett sådant aflemnande i förtid, annat än när resan genom inträffade händelser afbrutits; äfven i §

[1]) T. ex. Spanien 712; jfr Portugal 1557; Brasilien 579 f.; Chile 1053 m. fl. I motsatt riktning, dock icke alldeles afgörande, danskt Udkast 1882 § 229 och Mot. 182; vidare norsk sjölag § 49, Hallager 163; DHGB artt. 661, 662.

114 talas det om lastegares befogenhet att förfoga öfver lasten endast under sådan förutsättning, och en sådan rätt att bryta fraktaftal, som är nödig för att under normala förhållanden kunna efter inlastningen, men före framkomsten affordra fraktföraren godset, tillerkännes i §§ 88, 91 endast befraktaren; härmed bör sammanhållas, att fraktföraren, endast i den mån han genom konnossementet blir gent emot konnossementshafvaren förpligtad, befrias från sin obligation i förhållande till befraktaren. Dessa skäl synas vara afgörande och den åsigten alltså den riktiga, att äfven en mottagare, hvilken genom konnossementsförvärf blifvit definitivt legitimerad, i allmänhet icke utan afsändarens samtycke kan få godset före framkomsten utlemnadt, utan afseende derpå, att ingen konflikt med andra konnossementshafvare står i utsigt, och att tvärtom en sådan rätt tillkommer honom, endast då resan blifvit afbruten[1]). Detta fall träder sålunda vid konnossement och konseqvent i sjöfartsförhållanden i allmänhet i stället för det, att den skäliga tiden för transportens fullbordan förlupit[2]). Praktisk betydelse har denna inskränkning i konnossementshafvarens befogenhet för öfrigt endast vid konnossementer till viss man, då i andra fall redan bestämmelsen, att alla exemplar skola återställas, verkar tillfylles i följd deraf, att afsändaren regelmässigt har ett exemplar qvar.

Frågar man sig nu, hvad afsändaren kan hafva för intresse deraf, att mottagaren, ehuru hans legitimation är oåterkallelig, dock ej kan utfå godset, så kan detta intresse i sjelfva verket endast bero på materiela grunder, i det att det kan vara af vigt för afsändaren, att mottagaren icke genom att få godset i sin besittning ernår en ställning, som strider mot afsändarens materiela rätt. Förhållandet är sålunda alldeles detsamma som vid en vexel. Vexelhafvarens rätt är oåterkallelig, men ändock ådrager sig acceptanten ansvar gent emot vexelgifvaren, om han

[1]) Jfr finsk sjölag § 103.
[2]) När intet konnossement förekommer, har den så bestämda tidpunkten betydelse äfven för legitimationens oåterkallelighet.

före förfallodagen infriar vexeln, och den, som mottager betalningen, sedan visar sig vara efter det mellan honom och vexelgifvaren rådande rättsförhållandet dertill obehörig.

Hvad vidare angår det direkta åberopandet af materiel rätt till transportobjektet, så kan ett sådant utgå icke blott från afsändaren, utan äfven från tredjeman; dessutom kan också mottagaren hafva anledning att göra sin bättre materiela rätt till godset gällande.

Det är nu obestridligt, att det förhållande, att en sak i och för transport öfverlemnats till en fraktförare, icke kan hindra sakens vindikation (eganderätt) och analoga käromål (andra sakrätter). Likväl är det att beakta, först och främst att den rätt till saken, som fraktföraren kan ega, enligt den svenska lagstiftningens allmänna grundsatser är tryggad gent emot hvem det vara månde, då fraktföraren är i god tro[1]); och med god tro kan här icke förstås något annat, än att fraktföraren hade grundad anledning till det antagandet, att afsändaren var befogad att i och för transport öfverlemna godset; det är alltså ingalunda afgörande, att fraktföraren kände afsändarens brist på materiel rätt till saken. Vidare är det tydligt, att, då det till en fraktförare öfverlemnade godset på visst sätt kan sägas tillkomma såväl mottagaren som afsändaren, så måste en tredje man för att kunna vindicera (eller med ett analogt käromål fordra) saken, hafva en bättre materiel rätt än båda eller åtminstone än den af dem, som vid vindikationen är den efter det ofvan sagda formelt berättigade; är den vindicerande sjelf antingen afsändare eller mottagare, måste han vara materielt bättre berättigad än den andre, hvilken, om en vindikation öfver hufvud skall kunna komma i fråga, förutsättes vara den till sakens utfående legitimerade. På de vindikationsregler och analoga satser, som äro att tillämpa, när en sak, som är föremål för vindikation etc., innehafves af en annan person, här fraktföraren,

[1]) Liknande Wagner I 226 och not. 7; jfr Heckscher 143. Se äfven Laband i G. Z. 9: 465.

än den, mot hvilken käromålet egentligen är riktadt, kunna vi icke på detta ställe ingå. Men, utom de båda redan gjorda anmärkningarna, är ytterligare något att påpeka. När ett konnossement är utfärdadt, och afsändaren lemnat det ifrån sig, är, såsom visats, mottagaren den legitimerade och således den rätte svaranden i vindikationsprocessen. Är då till följd deraf, att konnossementet är ställdt till order eller till innehafvaren, mottagarens person tills vidare obestämd, så är det för vindikanten omöjligt att uppvisa bättre rätt till saken än mottagarens, emedan han i sådant fall skulle nödgas uppvisa en absolut rätt. Någon vindikation kan derför under sådana förhållanden icke sättas i verket, förrän en viss person blifvit såsom mottagare legitimerad. Af fraktföraren kan godset således först då fordras, när en konnossementshafvare presenterat konnossementet och på grund deraf kräft godsets utlemnande; derförut är vindikanten hänvisad till att mot konnossementets innehafvare väcka käromål om utbekommande af denna handling [1]). Detta gäller såväl om afsändarens som om tredjemans talan.

Är ett konnossement af nyssnämnda art utfärdadt i flere exemplar, blir ej blott afsändarens och tredjemans, utan äfven mottagarens vindikation underkastad en liknande inskränkning. Hvar och en af dem står i sådant fall inför omöjligheten att bevisa bättre materiel rätt än alla, resp. öfriga mottagare, och detta förhållande bringas först derigenom att upphöra, att en konnossementshafvare å bestämmelseorten anmäler sig till godsets utbekommande. I och med detta får vindikanten en bestämd person till motpart, och först då kan han genom uppvisande af bättre materiel rätt än dennes efter vanliga vindikationsregler tillvinna sig saken. Hvad särskildt en konnossementshafvare angår, hjelper honom under den omtalade förutsättningen ej hans i förhållande till afsändaren bättre rätt, om han ej antingen kan till fraktföraren återställa alla utfärdade

[1]) Samma tjenst gör dödande af konnossementet, något som dock ej förekommer i vår rätt.

konnossementsexemplar eller ock afvaktar den tidpunkt, då ett konnossement kan giltigen presenteras fraktföraren. Är han då den ende konnossementshafvare, som anmäler sig, utfår han godset redan på grund af sin formela rätt; anmäler sig åter en annan, innan vindikanten kommit i besittning af godset, och kan denne ej tillvinna sig företrädet på formela grunder, så återstår honom alltid den utväg, som står öppen för hvarje tredjeman, nämligen att göra sin bättre materiela rätt gällande. En tvist mellan två konnossementshafvare *kan* således komma att gälla den materiela rätten. Men det är att noga märka, att saken derigenom inträder i ett alldeles nytt skede. Gent emot den, som kräfver godset på grund af sin materiela rätt, är nämligen fraktföraren icke obligatoriskt förpligtad, utan endast förbunden på samma sätt som hvarje innehafvare af annans gods. Hvad vi ofvan sagt, att frågan, hvilken af flere konnossementshafvare är att anse som rätt mottagare, är att afgöra utan afseende på den materiela rätten, beröres således icke af den möjligheten, att en konnossementshafvare, som ej är rätt mottagare, i likhet med hvilken tredjeman som helst frånvindicerar mottagaren godset vare sig före eller efter detsammas utlemnande. Vi kunna nämligen, såsom redan ofvan antydts, icke finna någon grund, hvarför den, som i egenskap af konnossementshafvare fått en sak till sig traderad, skall vara bättre skyddad än hvarje annan förvärfvare [1]). Härmed hafva vi ej velat förneka, att det de lege ferenda kan vara väl motiveradt att i vidsträcktare mån erkänna extinktivt förvärf af saker, som förts öfver hafvet [2]), än af andra, i fråga om hvilka det är lättare och mot samfärdselns behof mindre stridande, att en förvärfvare förvissar sig om sin fångesmans rätt; men äfven om en sådan rättssats vore i svensk lagstiftning gällande, skulle den icke stå i något sammanhang med

[1]) Jfr Aagesen: Den danske Formueret 857 ff., Om Konnossem. 124.
[2]) Så Lex Visigoth. XI 3 § 1 (Gengler: Rechtsdenkmäler 508) och äldre och nyare hanseatisk rätt, se Carlin: "Niemand kann etc." 54; Stobbe II § 146 o. not. 23, § 147.

konnossementets natur, utan vara lika giltig, äfven om förvärfvet skett utan förmedling af konnossement.

Det kan nu emellertid sättas i fråga, om fraktföraren, särskildt vid det sjörättsliga fraktaftalet, verkligen behöfver bekymra sig om någon annan persons anspråk på godset än de båda formelt berättigades, afsändarens och mottagarens, i det man nämligen kan säga, att detta skulle vara oförenligt med förhållandenas natur och fraktförarens anspråk, som kräfver, att fraktföraren utan alla vidlyftigheter kan befria sig från omsorgen om godset. Medgifvas måste också, att med afseende på fraktförare skälen för ett nekande svar äro starkare än t. ex. i fråga om depositarier. Men icke desto mindre torde frågan böra bejakas, då motsatsen skulle stå i strid med allmänna rättsregler. Detta är också i den svenska sjörätten erkändt. Så synes det af Sjöl. § 92, att inlastadt gods kan utmätas för skuld, hvaraf det med nödvändighet följer, att äfven exekution i viss sak är oaktadt inlastningen möjlig; något skäl att bestrida möjligheten äfven af å ena sidan qvarstad och skingringsförbud, å den andra vindikationsprocess kan då icke heller finnas. Det åberopade stadgandet förutsätter, att det är fråga om en mot aflastaren giltig rätt; det är emellertid otvifvelaktigt, att det lika väl gäller, äfven när det är fråga om en i förhållande till en mottagare, hvilkens legitimation icke grundar sig på konnossement, starkare rätt. Och om dessa satser erkännas, fordrar konseqvensen, att, äfven när konnossement utfärdats, ett inskridande på grund af bättre materiel rätt är tillåtet. Det är icke heller omöjligt att ändock skydda fraktförarens intresse. I enlighet med en sjelfklar och i det nyss anförda stadgandet särskildt uttalad grundsats kan han icke komma i sämre rättslig ställning, än han skulle hafva haft i förhållande till afsändaren eller mottagaren. Orsakas, såsom regelmässigt, dröjsmål genom vindikantens uppträdande, kan fraktföraren jemlikt Sjöl. §§ 98, 115 dels befria sig från vidare omsorg om godset genom att upp-

lägga det, dels genom dess försäljning förskaffa sig betalning för å detsamma häftande fordringar.

Ett specialfall af godsets utfordrande på grund af materiel rätt, nämligen den s. k. "stoppage in transitu" kräfver ett särskildt omnämnande. Rätt att stoppa under transport tillkommer under vissa närmare betingelser, som det ej här är platsen att utveckla[1]), en säljare gent emot en insolvent köpare[2]). Säljaren behöfver icke nödvändigt vara identisk med afsändaren, utan kan äfven vara försändare, således en tredjeman, och icke heller mottagaren och köparen måste sammanfalla. Stoppningsgrundsatsen innesluter i sig två kombinerade rättsregler: den ena, som tillhör konkursrätten eller, om man så vill, läran om köp, innehåller, att, äfven när enligt de vanliga reglerna köparen blifvit egare, säljaren dock på grund deraf, att köparen blifvit insolvent eller kommit i konkurstillstånd, är bättre berättigad till det sålda föremålet, hans bättre rätt må nu vara eganderätt eller retentionsrätt (panträtt); den andra regeln utgör en användning af den ofvan framstälda grundsatsen, att en afsändare eller tredjeman kan på grund af bättre materiel rätt göra mottagaren transportobjektet stridigt[3]). Dock kommer den senare regeln icke alltid till användning. Dels talar man om stoppningsrätt, då en afsändare på grund af sin formela befogenhet återtager gods under transporten, så framt blott den första satsen har tillämpning; dels finnes det stundom för en säljare utvägar att återtaga godset utan anlitande af vare sig den honom till äfventyrs såsom afsändare tillkommande formela befogenheten eller af sin materiela rätt. Detta är fallet, när han eller ett ombud för honom i egenskap af konnosse-

---

[1]) Se Heckscher, Tredje Afsnit.

[2]) Detta är åtminstone det typiska fallet. Det är icke vår mening att bestrida, att stoppningsrätten äfven eljes kan hafva tillämpning, t. ex. i förhållandet mellan legogifvare och legotagare, så att den förre endast mot legans förutbetalning behöfver utlemna saken åt den senares konkursbo.

[3]) För en tredjemans bättre materiela rätt måste stoppningsrätten vika. Har t. ex. tredjeman i god tro förvärfvat panträtt i godset, är han berättigad till godtgörelse. Se G. Z. 32: 221 not. 1 (engelskt rättsfall).

mentshafvare affordrar fraktföraren godset. För detta ändamål kan en säljare, då konnossementet är ställdt till afsändarens eller försändarens order, använda ett exemplar af detsamma. För att stoppning utan åberopande af den materiela rätten [1]) skall lyckas, fordras det emellertid, att antingen säljarens konnossementsexemplar presenteras först och godset hinner mot detsamma utlemnas, innan någon annan konnossementshafvare anmäler sig, eller ock säljarens formela företräde på annat sätt bevaras [2]); detta sker derigenom, att säljaren förr än till någon annan öfverlåter ett exemplar åt ett ombud, som instrueras att, om köparen förblifver solvent, lemna exemplaret obegagnadt, men i motsatt fall på grund af detsamma skall utfordra godset och då på grund af konnossementsöfverlåtelsens prioritet segrar i konflikt med andra konnossementshafvare, så framt ej dessa åberopa materiel rätt.

Det gifves emellertid äfven en annan uppfattning af stoppningsrättens innebörd än den här framstälda. Man kan nämligen tänka sig saken så, att den anvisning, som afsändaren-säljaren utfärdat till förmån för mottagaren-köparen, är behäftad med det vilkoret, att den senare för att kunna utfordra godset icke får vara i konkurstillstånd eller insolvent, allt efter som konkurs eller insolvens är förutsättning för rätten att stoppa. Med denna åsigt kommer man till det resultat, att afsändaren-säljaren alls icke behöfver vidtaga någon åtgärd för att göra stoppningsrätten gällande, utan att fraktföraren är förpligtad att af egen drift vägra godsets utlemnande åt den insolvente eller i konkurs försatte mottagaren-köparen [3]). Det antydda uppfattningssättet är emellertid icke hållbart. Det är en godtycklighet att tillskrifva den af afsändaren utfärdade anvisningen den vilkorlighet, som erfordras, och detta så

[1]) Nordling, som i allmänhet förkastar stoppningsrätten, när konnossement utfärdats, vill ej heller medgifva möjligheten af stoppning genom ett annat konnossementsexemplar, N. T. 1875: 677.

[2]) I några sjölagar är befraktarens konnossementsexemplar på något sätt utmärkt, t. ex. Italien 556; Spanien 707; Chile 1048 (genom numrering).

[3]) Så Hambro 198 f.

mycket mera, som vilkoret är hemtadt från det materiela rättsförhållande, som föranledt transporten, hvilket rättsförhållande är för fraktförarens obligatoriska förpligtelser principielt likgiltigt, och som vilkoret endast då har tillämpning, när detta rättsförhållande är af viss speciel beskaffenhet, nämligen beror på ett köpeaftal eller en annan rättshandel, vid hvilken mottagarens solvens är af betydelse.

Konseqvent är äfven den åsigten att förkasta, att den stoppningsberättigade, i motsats mot andra, som mot mottagaren göra en materiel rätt till godset gällande, skulle vara så till vida likställig med de till godsets utbekommande formelt befogade, att en konflikt mellan honom och en af dessa är att behandla på samma sätt som en strid om legitimationen. Särskildt då ett konnossement är utfärdadt, skulle detta betyda, att den stoppningsberättigade endast behöfver anmäla sig, innan godset utlemnats till konnossementshafvaren, för att fraktföraren skall blifva förpligtad att förfara enligt Sjöl. § 98, på samma sätt som om två konnossementshafvare samtidigt gjort anspråk på godset [1]).

När transportobjektet öfverlemnats åt mottagaren, är det för framtiden tydligtvis endast materiel rätt, som kan mot honom göras gällande, vare sig af afsändaren, annan mottagare eller tredjeman; dock endast för så vidt godsets öfverlemnande varit behörigt, d. v. s. skett i enlighet med reglerna för det formela företrädet. Har t. ex. fraktföraren redan före framkomsten utlemnat godset åt mottagaren, eller, om konnossement utfärdats och flere konnossementshafvare på en gång anmält sig, åt en konnossementshafvare med senare åtkomst, så kan den i formelt afseende bättre berättigade redan på denna grund affordra innehafvaren godset. Den sistnämnde kan dock naturligen invändningsvis åberopa sin materiela rätt, och det är möjligt, att denna genom hans faktiska besittning vunnit i styrka. Äfven om innehafvaren icke kan anses hafva

[1]) Hecksher 170, jfr 139 f.

behörigen förvärfvat besittningen, och förty icke på denna kan grunda något formelt företräde, hindrar detta nämligen ej, att han är i god tro med afseende på förvärfvandet af sjelfva saken, under hvilken förutsättning ju hans materiela rätt genom besittningen vinner den trygghet mot tredjeman, att han endast mot lösen behöfver utlemna saken. Bristen på god tro med afseende på den formela befogenheten att utfå saken utesluter icke, att god tro i fråga om den materiela rätten till densamma är för handen.

Det händer, att fraktföraren genom någon åtgärd i riktning mot adressaten, såsom genom tillställande af notis eller fraktsedel eller genom uttryckligt löfte förbinder sig att till honom utlemna transportobjektet, och vi hafva ofvan sett, att vissa lagstiftningar vid fördelande af dispositionsrätten lägga vigt härpå. Tydligt är nu emellertid efter det nyss framstälda, att en sådan åtgärd af fraktföraren icke kan hafva annat än möjligen en materiel betydelse, så länge han efter anvisningens innehåll icke är befogad att till adressaten afgifva någon sådan utfästelse eller utlemna godset, således, vid vanliga fraktaftal, då åtgärden vidtages före framkomsten till bestämmelseorten eller motsvarande tidpunkt. Och äfven sedan inträder ingen förändring i det eljes rådande förhållandet, i fall fraktföraren såsom fraktförare afgifver den ifrågavarande utfästelsen; blir återigen fraktföraren befriad från sin fraktobligation för att för framtiden såsom depositarie, lån- eller legotagare[1]) besitta för mottagarens räkning[2]), så har detta samma formela verkan som sakens behöriga utlemnande. Ett obehörigt förvandlande af fraktobligationen i en depositionsförpligtelse etc. har deremot såväl efter som före framkomsten endast den materiela verkan, som följer af vindikationsreglerna, rättssatserna om stoppning[3]) o. s. v. I sjöfartsförhållanden torde emellertid en sådan öfverenskommelse vara mycket sällsynt.

[1]) Jfr Thöl III 31.
[2]) "Cui recte solvitur, is etiam novare potest."
[3]) Rättsfall i N. T. 1872: 247 ff.

Fraktaftalet spelar vid den anvisning till förmån för adressaten, som afsändaren utfärdar och fraktföraren accepterar, den rollen att utfylla betäckningsförhållandet. Men dessutom är det ofta bestämmande för anvisningens innehåll, så att fraktförarens förpligtelser ur accepten och ur fraktaftalet sammanfalla. I denna händelse blir han tydligen genom uppfyllelse af den förra förpligtelsen befriad äfven från den senare; det finnes dock intet, som hindrar, att betäckningsförhållandet öfverlefver den på accepten grundade obligationen både så, att fraktföraren fortfarande är afsändarens gäldenär, och så, att han tvärtom har en fordran mot denne.

Valutaförhållandet åter är i regel sjelfständigt gent emot anvisningen. Lika litet som afsändarens och mottagarens inbördes rättsförhållande grundats genom anvisningens utfärdande, lika litet blir det definitivt regleradt genom dennas inlösande. Äfven från denna synpunkt framträder omöjligheten att tillerkänna mottagaren såsom sådan någon materiel rätt vare sig före eller efter godsets utlemnande till honom. En annan sak är, såsom vi redan haft tillfälle att påpeka, att transportobjektets utlemnande till adressaten kan vara ett rättsfaktum af materiel betydelse, hvilket åstadkommer ett omkastande af afsändarens och mottagarens inbördes företräde äfven med afseende på den materiela rätten; särdeles är detta händelsen i ett rättssystem, som i så hög grad som det svenska erkänner det extinktiva förvärfvet. Men deraf beröres naturligtvis icke den regeln, att det måste på grund af alla föreliggande omständigheter pröfvas, hvilkendera parten den bättre materiela rätten tillkommer. För öfrigt erinra vi derom, att valutaförhållandet kan vara en relation mellan andra personer än afsändaren och mottagaren.

Då mottagaren i kraft af den accepterade anvisningen är berättigad mot fraktföraren, blir denne honom äfven ansvarig för brist i uppfyllelsen af de genom accepten åtagna skyldigheterna. Om förutsättningarna för denna ansvarighet och om de olika händelser, som gifva anledning

till densamma, hänvisas till det i framställningen af fraktförarens skyldigheter mot afsändaren sagda. Här är det endast att i förra afseendet märka, att då anvisningen och dess accept fått ett uttryck i en för mottagaren bestämd urkund sådan som konnossementet, kunna inga andra faktiska omständigheter och inga andra förbehåll åberopas af fraktföraren gent emot mottagaren än sådana, som antingen blifvit i konnossementet antecknade eller ock äro af den beskaffenhet, att de icke kunnat eller efter vanligt föreställningssätt och sed bort der intagas.

Beträffande ersättningens belopp och hvad dermed sammanhänger gälla likaledes grundsatser, som motsvara de i fråga om afsändarens rätt framstälda. Äfven i förhållande till mottagaren kan fraktföraren icke förpligtas att gälda högre ersättningssumma, än han rimligen borde vara beredd på, d. v. s. i regel det rent objektiva intresset af godsets behöriga aflemnande å bestämmelseorten, för så vidt godsets beskaffenhet var för fraktföraren känd; dock med iakttagande deraf, att, när konnossement utfärdats, gränsen bestämmes af den deri utan förbehåll, i händelse sådant efter vanlig uppfattning eller positiv rätt varit på sin plats, intagna beteckningen af godset. Lika litet som afsändaren kan mottagaren tillbakavisa en i ett eller annat hänseende felaktig prestation och fordra ersättning såsom för total icke-uppfyllelse. Af särskildt intresse är i detta hänseende, att, om godset är i konnossementet felaktigt betecknadt under sådana omständigheter, att ansvar eger rum, d. v. s. när mottagaren med fullt fog kunde lemna ur räkningen den möjligheten, att en sådan felaktighet förelåg, så är dock icke fraktföraren förbunden att betala hela värdet af den vara, hvarå konnossementet lyder: han får i afräkning lemna den verkligen inlastade varan och behöfver sålunda endast gälda skilnaden i värde.

Vi hafva nu att genomgå de för post och jernvägar gällande specialbestämmelserna. Hvad då först posten angår, så finnas i Poststadgan §§ 52—55 utförliga föreskrifter om afsändarens rätt att efter en postförsändelses inlemnande förändra adressen eller helt och hållet återtaga försändelsen. Afsändarens befogenhet härtill, ända tilldess transportobjektet blifvit utlemnadt till adressaten, är utan inskränkningar erkänd[1]), och de nämnda föreskrifterna afse endast det sätt, hvarpå den återfordrande eller adressförändrande personen skall styrka sin egenskap af afsändare. I detta hänseende gäller[2]), då det är fråga om att förändra adressen å en försändelse, att den, som begär adressförändringen, så framt hans namn icke finnes å försändelsen angifvet, skall förete en afskrift af adressen, utförd af samma hand som originalet, och det sigill, som kan hafva blifvit till försegling af försändelsen användt. Skall en försändelse återtagas, fordras derjemte[3]), att den återfordrandes identitet är å postanstalten känd eller af en eller två trovärdiga personer styrkes, vidare att, efter det han lemnat uppgift på försändelsens innehåll och prof å den namnteckning, hvarmed deri befintligt bref är undertecknadt, uppgiftens och profvets riktighet genom försändelsens öppnande å postanstalten pröfvas, och slutligen, hvilket här intresserar oss mest, att, när qvitto vid försändelsens inlemnande utgifvits, detta återställes. I följd af denna sista föreskrift[4]) kan nämligen afsändaren genom att till adressaten eller hans ombud utlemna det qvitto han fått mottaga beröfva sig möjligheten att återtaga försändelsen; hvad de öfriga bestämmelserna angår, så hänvisa de omisskänligen mera på försändaren än på

[1]) Så äfven Pariserkonv. $^{1}/_{6}$ 1878 (bref) art. 5 bis enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885. Liknande norsk Lov om Postvæs. § 44; dansk d:o § 26, Postanordn. III § 10; tysk Postordn. (Abänder. $^{21}/_{3}$ 1886) § 29, Schott 565, v. d. Osten 27 fl.: tills adressbref utlemnats; Österrike, Belgien och i viss mån Italien, se Scherer 50. Annorlunda England, Amerika, Frankrike l. c.

[2]) Poststadga § 52 m. 1, § 54. Är försändelsen redan expedierad eller hinner den ej före postens afgång frånskiljas, skall den adressförändrande "på fullt nöjaktigt sätt" styrka sin egenskap af afsändare. Är det fråga om återtagande af en försändelse, återsändes den under samma förutsättning, men utlemnas endast under nedan i texten omtalade vilkor.

[3]) Poststadga §§ 53, 54.

[4]) Öfverensst. tysk Postordn. (Abänder. $^{21}/_{3}$ 1886) § 29 III; jfr dansk Postanordn. III § 10 II.

den, som inlemnat försändelsen, såsom den till disposition berättigade. Med den vidsträckta befogenhet, som tillerkänts den person, som i postförfattningarna benämnes afsändare, att förändra adressen och återtaga försändelsen, står det i nära öfverensstämmelse, att det i alla författningar regelmässigt talas endast om afsändarens rätt till ersättning och om adressatens endast under det vilkor, att antingen afsändaren särskildt på honom öfverlåtit sin rätt eller ock ej kan anträffas [1]). Emellertid saknas icke alla spår af en äfven adressaten tillkommande dispositionsrätt. För att icke nämna, att enligt Strafflagen 22: 21 en adressat redan i denna egenskap är rätt målsegande mot den, som olofligen undanhåller honom ett bref på sätt i § 10 säges, och konseqvent äfven har talan på grund af hvarje dolös eller kulpös handling med afseende på en försändelse emot den, som oafsedt allt kontraktsförhållande derigenom ådragit sig ansvar, kan i detta hänseende anföras, att en adressat kan föreskrifva adressförändring, ehuru visserligen först efter försändelsens framkomst till den af afsändaren bestämda adressorten [2]), och vidare, att, då, sedan en försändelse blifvit behandlad som obeställbar, afsändare och adressat på en gång anmäla sig till densammas utfående, de skola hänvisas "att sin talan om företrädesrätt dertill vid laga domstol anhängiggöra och utföra" [3]).

Obestridligt är emellertid, att de för posttrafiken

---

[1]) K. F. $^{12}/_{11}$ 1872 §§ 7—14; Poststadga §§ 73—76; Pariserkonvent. $^{1}/_{6}$ 1878 art. 6 bis enl. Tilläggsakt $^{21}/_{3}$ 1885 (rekomm. bref); Aftal samma dag art. 8 (assurerade bref); Pariserkonvent. $^{3}/_{11}$ 1880 art. 11 enl. Tilläggsakt $^{24}/_{3}$ 1885 (paketer); Öfverenskomm. (Danmark) $^{24}/_{12}$ 1885 art. 17: 7; Generalpoststyr. Kungörelse (Norge) $^{4}/_{3}$ 1886 art. 16: 7. Jfr Aftal (England) $^{13}/_{4}$ 1886 art. 10; 1. Öfverensst. m. svensk rätt tysk Postges. § 6; afvikande dansk Postanordn. III § 15 III. Jfr om postanvisningar Aftal $^{4}/_{6}$ 1878 art. 5. Enl. fransk Loi $^{25}/_{1}$ 1873 art. 4 är det mottagaren, som kan fordra ersättning för förkommen rekommenderad försändelse.

[2]) Poststadga § 56.

[3]) Poststadga § 68 m. 9. Jfr, att enl. Aftal (England) $^{7}/_{9}$ ($^{12}/_{9}$) 1881 art. 8 och Konvent. (Förenta Staterna) $^{27}/_{12}$ 1881 ($^{7}/_{12}$ 1885) art. 8 adressaten, när en postanvisning förkommit, kan begära utställandet af en ny. Beträff. utvexlingen med öfriga länder annorlunda, Poststadga § 130.

gällande reglerna gå väsentligen längre i gynnande af afsändaren, än de allmänna satserna. Frestande kunde det då vara att förklara denna afvikelse derur, att afsändaren af en postförsändelse anses som dess egare, och till stöd härför kunde åberopas såväl några främmande lagstiftningar [1]) som äfven ordalagen i ett af Hambro [2]) och efter honom af Nordling [3]) citeradt K. Bref af $^{30}/_{12}$ 1857, der det heter, "att afsändaren . . . måste, i förhållande till posten, anses såsom egare af samma bref, intilldess detsamma kommit adressaten i handom", ehuru ordet "egare" här synes vara användt i oegentlig bemärkelse. Men det behöfver knappast påpekas, huru föga grund i verkligheten det påståendet skulle hafva, att afsändaren af en postförsändelse alltid är dess egare; icke heller gifva de anförda bestämmelserna om adressförändring och återtagande något stöd för en sådan fiktion. Det är fast mera nödvändigt att medgifva, att det är afsändarens formela befogenhet, som vid postfraktaftal är vidsträcktare än eljes, och det visar sig vara oberättigadt att bortförklara denna afvikelse derigenom, att afsändaren anses stödja sig på bättre materiel rätt. Det återstår oss derför ingenting annat än att erkänna, att de grundsatser, som vi ofvan framstält, i fråga om posttrafiken enligt den positiva rätten icke hålla streck. Såsom visserligen ej teoretiskt fullgiltiga, men praktiskt eller historiskt verksamma skäl, hvarför posträtten kommit att gå sin egen väg, må anföras, utom dess synnerligen starka behof af enkla regler, dels det, att adressaten i hvarje fall har, om ock ej privaträttslig talan, dock en offentligrättslig garanti, dels äfven, att det ursprungliga och på visst sätt typiska föremålet för posttransport utgöres af bref; härigenom har posten fått den karakteren

---

[1]) Norsk Lov om Postvæs. § 44; Österrike, Belgien, Italien (Scherer 50).

[2]) L. c. 201 not.

[3]) Allm. Del. 157 not. 2. Såsom det principielt riktiga framhålles här, att afsändaren får återfordra en försändelse, "intill dess det (postverket) utlemnat försändelsen till adressaten eller hans bud eller utlemnat underrättelse om anländandet af försändelsen". Jfr Nordling i N. T. 1875 663 i. f.

att principielt vara en omedveten bärare af afsändarens tanke- och viljenttryck; och det förefaller naturligt, att denne i vidsträckt mån kan återkalla dessa, så länge adressaten ej tagit kännedom om desamma[1]). Långt ifrån att, såsom ofta sker, i väsentlig mån bygga läran om slutande af aftal mellan frånvarande på postförfattningarnas bestämmelser om rätten att återtaga bref, tro vi således tvärtom, att de grundsatser, som för den nämnda läran äro bestämmande, återverkat på uppfattningen af postens ställning till afsändaren och mottagaren. Möjligen är det till och med denna återverkan, som åstadkommit den föreställningen, att afsändaren bör betraktas som "egare" af i postens vård befintliga försändelser.

Frågar man sig till sist, om afsändarens dispositionsrätt bringas att upphöra och adressatens vidtager, när den senare fått sig tillstäld en notis l. dyl., så bör detta spörsmål nekande besvaras[2]). Dels hade nämligen i motsatt fall något förbehåll bort i Poststadga § 54 göras, dels innebär avisering ingenting annat än en underrättelse, att posten innehar en försändelse under mottagarens adress, och på sin höjd en *eventuel* förpligtelse att utlemna densamma. En annan sak är det, om posten med upphäfvande af dess fraktföraregenskap blir mottagarens depositarie. Ett sådant fall är dock knappast tänkbart, då det icke kan anses föreligga, redan när afläggning i fack för adressatens räkning sker.

Det svenska Trafikreglementet gifver, såsom redan nämnts, föga ledning med afseende på frågan om dispositionens fördelning. Det stadgande, som återfinnes i § 35, att gods kan få af afsändaren återtagas, sedan det blifvit till transport aflemnadt, hänför sig direkt endast till de fall, då transporten ännu ej påbörjats, och afser för öfrigt

[1]) Jfr om telegrammer Regl. $^{26}/_{3}$ 1886 § 27.

[2]) Så Hofr. och H. D. i det N. T. 1874: 115 ff. refererade mål. R. R. åter ansåg tillställandet af notis vara afgörande för "eganderättens" öfvergång. I detta mål förde adressaten och afsändarens rättsinnehafvare hvar för sig talan mot en posttjensteman. Jfr Just.-rådet Södergrens yttrande.

efter sitt sammanhang endast rätten att bryta aftalet. Det torde derför ej möta något hinder att anse de vanliga reglerna tillämpliga äfven i fråga om jernvägstrafiken. Till att tillskrifva det fraktsedelsexemplar, som afsändaren återfår såsom qvitto, någon betydelse för dispositionen finnes ingen anledning, allraminst efter den ändring, som fraktsedelsformuläret för icke länge sedan undergått.

Särskildt må anmärkas, att mottagaren är befogad att mot jernvägen väcka talan om skadestånd. Faktiskt förekommer detta ocksa, efter hvad det vill synas, oftare än att afsändaren framställer sådant yrkande[1]); vi hafva funnit exempel på, att af adressaten framstälda ersättningsanspråk upptagits till saklig pröfning, icke blott när de gällt inträffad skada å gods, utan äfven, emot hvad man möjligen kunde vilja sluta af Regl. § 39 d) 7:o, när det varit fråga om gods, som förkommit[2]) eller försenats[3]).

Den rättsliga förklaringen af de bestämmelser, som äro att anse såsom allmänt gällande i svensk rätt, har gifvits i och med framställningen af deras innehåll, och äfven de synpunkter, som kunna hafva föranledt posträttens afvikande regler, hafva åtminstone antydts. Ehuru det derför icke är nödvändigt för oss att ingå på en granskning af de olika konstruktioner, som blifvit gifna af främmande lagstiftningars liknande system, så har likväl en öfversigtlig framställning af desamma ett för stort teoretiskt intresse för att i detta sammanhang alldeles förbigås. Vi inskränka oss emellertid till sådana konstruktioner, som röra förhållandet, då intet konnossement eller dylikt papper är utfärdadt, och tillika utgå från den äldre eller nyare tyska rättens bestämmelser[4]).

För en romanistisk uppfattning framstår det utan tvif-

[1]) I mer än två tredjedelar af de skadeståndsmål, som under 1884 och 1885 afgjordes af Intendenten i 1:a Trafikdistr., var det adressaten, som begärde ersättning.

[2]) Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{18}/_{3}$ 1884 (Hylbom) och $^{25}/_{4}$ 1884 (Forsberg).

[3]) Intend. i 1:a Trafikdistr. $^{17}/_{2}$ 1885 (Saloman).

[4]) Uppräkning af de olika åsigterna hos Goldschmidt I 2: 750 not. 41; Eger II 80 f.; Schott 402 not. 18.

vel som det önskvärdaste, om man kan förklara adressatens rätt ur en cession af afsändaren. Några hafva nu lyckats finna, att en sådan cession verkligen föreligger. Så Karstens [1]), hvilken [2]) i fraktsedeln ser ett cessionsdokument och håller cessionen för fullbordad genom fraktsedelns öfverlemnande till adressaten, och Höpfner [3]), som förklarar adressen vara "den af våra motståndare förnekade eller snarare förbisedda cessionen" [4]), för att strax derpå gå ännu längre och tilldela adressen egenskapen af ett signum dominii [5]). Andra författare, som insett ohållbarheten häraf, nöja sig med att fingera en cession. Till dessa hör i främsta rummet Goldschmidt [6]) utan närmare motivering; vidare Anschütz-Völderndorff [7]) och med utförlig, men föga tillfredsställande utveckling Eger [8]); gemensamt för dem alla är, att cessionen anses ske först i och med transportens afslutande, och att i stället för denuntiation åt cessus, fraktföraren, tjenar fraktsedelns öfverlemnande till adressaten, eller att denne anställer talan mot fraktföraren.

En annan grupp af åsigter bildas af dem, som för att förklara adressatens berättigande tillgripa den utvägen att hålla afsändaren för hans representant. Münter [9]) säger t. ex., att egentligen fraktförarne borde kontrahera med mottagarne såsom med dem saken egentligen rörer; men att de genom konkurrens tvungits att aftala med afsändarne utan att fordra bevis för, att dessa verkligen äro mottagarnes befullmäktigade ombud.

En mindre naiv variation af samma grundtanke är

---

[1]) Archiv f. civilist. Praxis 37: 199—218.
[2]) L. c. 213.
[3]) L. c. 36: 119—130.
[4]) L. c. 123.
[5]) L. c. 124. Jfr härmed Heckscher 85; Hildebrand: Sveriges Medeltid I 676 f.; Goldschmidt l. c. 647.
[6]) L. c. 749 f. och not. 41. Till honom ansluter sig Stobbe III § 177 10. c) och not. 78.
[7]) L. c. under art. 405.
[8]) II: 81 ff. m. fl. ställen.
[9]) I: 96.

det, när Windscheid [1]) tillerkänner adressaten talan mot fraktföraren såsom negotiorum gestor enligt ett Pandektställe [2]), och när en annan författare [3]) åtminstone subsidiärt gifver honom en actio utilis ur fraktaftalet. Till samma riktning får man väl äfven hänföra den hos Karstens [4]) och Höpfner [5]) jemte deras ofvan omförmälda yttranden i en svårbegriplig förening med desamma framträdande meningen, att adressaten blir berättigad enligt grundsatserna för ett aftal in favorem tertii [6]), samt den af Gareis [7]) gifna förklaringen, att mottagarens rätt är en på sakens natur beroende och af den goda tron betingad reflexverkan af fraktaftalet mellan afsändaren och fraktföraren.

Det är blott alltför förklarligt, om man vid anblicken af det allas krig emot alla, hvarom man redan genom den här gifna framställningen af några bland de stridande åsigterna får en föreställning, lätt nog blef böjd att uppgifva hvarje hopp om en tillfredsställande deduktion och att endast hålla sig till de positiva lagbud man var nog lycklig att ega [8]).

Emellertid gifves det ännu en riktning, hvilken är från de redan skildrade alldeles afvikande. Denna riktning spåras hos Thöl [9]), när han säger, att adressaten kan göra rättigheterna enligt fraktaftalet gällande i eget namn och såsom vore de från början hans, äfven om det är afsändarens eller en tredjes intresse, som dessa rättigheter motsvara; tydligare hos Gerber [10]), som i fraktsedelns öfverlemnande ser en accept af den anvisning, som afsändaren

---

[1]) II § 401 not. 11.
[2]) L. 6 § 2 D. (3: 5): "si quis pecuniam vel aliam quandam rem ad me perferendam acceperit, quia meum negotium gessit, negotiorum gestorum mihi actio adversus eum competit".
[3]) Gerber: Deutsches Privatrecht (11 Aufl.): 494 not. 11 (§ 183).
[4]) L. c. 214.
[5]) L. c. 122.
[6]) Så äfven v. d. Osten 46—51.
[7]) Verträge zu Gunsten Dritter 265 f.
[8]) Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts VI n:o 63 i slut s. 275; IV n:o 74 ss. 359, 361. Jfr Gerber l. c.
[9]) III: 64.
[10]) L. c. not. 10.

tyst eller genom avisering dragit på fraktföraren till mottagarens förmån. Och i något olika variationer har samma tanke framkommit redan vid de förhandlingar, som egde rum för utarbetande af den tyska handelslagen, hvarvid det sades [1]), att fraktaftalet innehåller två anvisningar, den ena till fraktföraren att utlemna varan åt mottagaren, och att mottagaren får omedelbara rättigheter mot fraktföraren, utan att det erfordras något mera, än att han fått kännedom om fraktaftalet; vidare hos v. Hahn i hans utläggning af art. 405 [2]), der han med angifvande af de praktiska grunder, som göra det önskvärdt att bringa mottagaren i ett omedelbart rättsförhållande till fraktföraren, nämligen, att den faktiska uppfyllelsen af fraktaftalet icke kan ske till afsändaren, att mottagaren är bättre ställd än afsändaren med afseende på möjligheten att göra anspråk gällande mot fraktföraren, samt att mottagaren ofta är den i transportobjektet intresserade, framhåller, att mottagarens rätt är en formel legitimation, hvilken är till sin beskaffenhet oberoende deraf, för hvilkens räkning fraktaftalet är slutet, och hvem som är materielt berättigad till godset. Slutligen har Schott [3]), hvilken liksom v. Hahn starkt betonar den positivrättsliga grundvalen, hufvudsakligen anslutande sig till denne författare, utvecklat, hurusom, då mottagaren endast af formela grunder och utan hänsyn dertill, om han handlar i eget eller annans intresse, gör fraktaftalet gällande mot fraktföraren, hans rätt icke derigenom blir till innehållet löst från fraktaftalet, ehuru den visserligen är i anseende till personen sjelfständig, hvaraf den vigtiga och äfven i svensk rätt giltiga slutsatsen drages, att endast sådana invändningar, som stå i sammanhang med fraktaftalet, men ej sådana, som eljes äro grundade i förhållandet till afsändaren, kunna af fraktföraren emot mottagaren åberopas.

[1]) Protokolle 819.

[2]) II 649—655. Jfr Endemann: Handelsrecht 747 f., som förklarar förhållandet vara analogt med det, som förekommer vid order- och innehafvarpapper.

[3]) L. c. 402 f.

VI.

Emot adressaten har fraktföraren rättigheter af både positiv och negativ art. Hvad de senare angår, är det tydligt, att mottagarens befogenhet kan i följd af anvisningens och acceptens innehåll vara behäftad med vilkor och inskränkningar, hvilka fraktföraren alltid har rätt och stundom pligt att mot honom göra gällande. Så kan afsändaren föreskrifva, att mottagaren för att utbekomma transportobjektet skall fullgöra ett eller annat [1]), t. ex. för afsändarens räkning till fraktföraren betala en viss summa (efterkraf). Och när fraktlönen hvarken är af afsändaren på förhand erlagd eller honom krediterad, måste det anses ingå i anvisningen och accepten, att mottagaren skall betala densamma och, endast om han gör detta, är berättigad att utfå godset. Såsom i annat sammanhang påpekats, är det emellertid fraktförarens sak att göra dylika vilkor gällande, hvadan afsändaren, om fraktföraren försummat detta, icke kan återkräfva godset af mottagaren såsom formelt obehörig.

Finnes intet särskildt, till efterrättelse för mottagaren bestämdt, anvisningsdokument utfärdadt, så äro alla på förhållandet mellan afsändaren och fraktföraren grundade inskränkningar, vare sig de ingå i sjelfva fraktaftalet eller

[1]) Hvad jernvägstrafiken angår, är det i allmänhet förbjudet, att "godsets emottagande på bestämmelseorten göres beroende af något slags vilkor eller förbehåll", Regl. § 32. Efterkraf är dock som bekant möjligt, numera innefattande ej blott upplupna transport- eller speditionsafgifter och dylikt, utan äfven förskott å värdet. Jfr å ena sidan Regl. § 34, å den andra Samtrafikstaxan II N. samt Trafikstyr. Cirk. n:o 290. — Samma allmänna förbud i norskt Driftsregl. 60 och danskt Befordringsregl. § 39; men efterkraf af "Omkostninger", norskt Driftsregl. 70; äfven af godsets värde, danskt Befordringsregl. § 46.

såsom bibestämmelser ansluta sig till detsamma, giltiga mot mottagaren; denne får i detta fall finna sig i, att anvisningen har ett för honom mindre värdefullt innehåll, än han möjligen väntat. Bibestämmelser af ifrågavarande art kunna, såsom ofvan sagts, icke blott träffas i sammanhang med fraktaftalet, utan äfven efteråt tilläggas, så länge afsändaren är den dispositionsberättigade. Har återigen ett konnossement blifvit utfärdadt, så är mottagarens derpå sig stödjande rätt icke underkastad några andra inskränkningar, än som antingen framgå af konnossementets innehåll eller ock eljes äro af den beskaffenhet, att mottagaren bör vara beredd på deras tillvaro. Det fordras icke, att t. ex. ett penningebelopp, som mottagaren för godsets utfående har att betala, är i konnossementet till siffran angifvet; en hänvisning till fraktaftalet gör tillfylles, såvida icke summan är oskäligt hög. Och de fordringar, som enligt lag, sedvänja eller sakens natur icke böra eller kunna intagas i konnossementet, t. ex. bergningskostnader, utlagda tullumgälder, haveribidrag m. m., bilda mot konnossementshafvaren giltiga inskränkningar i hans rätt. Men å andra sidan kan fraktföraren icke af konnossementshafvaren fordra erläggandet af frakt eller efterkraf, såvida ej konnossementet innehåller, att frakten är obetald, och att efterkraf häftar å godset, utan måste utlemna detta på samma sätt, som om frakten vore på förhand erlagd och efterkrafvet icke existerade. Med stöd af det på ett annat ställe sagda, att frakten, när inga särskilda omständigheter föreligga, skall betalas senast samtidigt dermed, att fraktföraren utlemnar godset, må här anmärkas, att konnossementet endast behöfver innehålla, att frakten ej är betald, icke tillika, att den ej heller är krediterad; detta är nämligen något, som konnossementshafvaren nödvändigt måste tänka sig.

Fraktförarens anspråk mot mottagaren kan göras gällande äfven anfallsvis och icke allenast i form af försvar mot den senares yrkande att utfå transportobjektet.

Mottagaren blir med andra ord under vissa omständigheter[1]) personligen förpligtad att godtgöra fraktföraren. Först och främst naturligen genom uttryckligt löfte, om mottagaren för att utfå godset utfäster sig att betala frakten m. m., hvarvid det som vanligt gör detsamma, om beloppet i utfästelsen preciserats, eller om det blifvit endast relativt bestämdt genom hänvisning till fraktaftalet eller annorledes. Men vidare kan en sådan skyldighet ådragas mottagaren äfven genom facta concludentia. I främmande handelslagar[2]) finnes det stadgadt, hvilka omständigheter hafva en sådan verkan. Efter svensk rätt åter måste frågan till det mesta besvaras endast med ledning af allmänna grundsatser. Det kan emellertid icke komma i fråga att här söka gifva en uttömmande kasuistik, utan endast att framhålla de vigtigaste synpunkterna.

Vi hafva sett, att förutsättningen för mottagarens rätt är godtgörande af obetald frakt och öfriga enligt anvisningens innehåll på godset hvilande anspråk. Anmäler han sig nu till utbekommande af godset, så ligger häri ofta ett erbjudande att betala det belopp, som, enligt hvad han vet eller bör vänta sig, häftar å godset. Detta erbjudande är dock endast vilkorligt och fäst vid den förutsättningen, att fraktföraren aflemnar saken i det skick och på den tid, som mottagaren hade skälig anledning att tänka sig. Detta gäller, äfven om i förhållande till afsändaren fraktförarens anspråk på fraktlön icke rubbas genom det totala eller partiela uteblifvandet af det med fraktaftalet åsyftade resultatet. Genom sitt erbjudande att betala kan nämligen mottagaren icke anses ikläda sig samma risk för transportens framgång, som enligt arbetsbetingets natur eller särskild öfverenskommelse hvilar å afsändaren; han har endast sagt, att han vill hafva trans-

[1]) Icke utan vidare, såsom skulle vara fallet, om fraktföraren ansåges hafva mottagaren till medkontrahent eller vara negotiorum gestor åt honom.

[2]) DHGB art. 406; Italien 409; Spanien 374; Portugal 200; fransk rätt, Lyon-Caën et Renault I 493.

portobjektet, och i följd deraf är beredd att betala det nödiga beloppet; då detta icke rimligen kan betyda, att han vill hafva godset i hvilket skick som helst, så kan icke heller hans betalningslöfte gälla annat än för det fall, att godset är i sådant skick, som han med afseende på förevarande omständigheter kunde förutsätta. Det nu sagda strider ingalunda mot hvad som ofvan framstälts, att mottagaren icke får tillbakavisa skadadt eller för sent aflemnadt gods och fordra ersättning såsom för total icke-uppfyllelse. Här är det nämligen fråga derom, under hvilka omständigheter en mottagare bör anses hafva gått in på att låta den ur fraktaftalet härflytande anvisningen vara för sig förbindande; der åter var spörsmålet, om en mottagare, som åberopar anvisningen, eger eller icke eger att fordra antingen fullständig och felfri prestation eller i brist häraf skadestånd för det hela.

Genom att yrka på godsets utbekommande ikläder sig således mottagaren endast en eventuel skyldighet att erlägga betalning[1]). Ovilkorlig blir denna förpligtelse derigenom, att fraktförarens prestation frivilligt eller tvunget godkännes af mottagaren och sålunda blir emot honom gällande såsom den, hvilken han hade rätt att vänta[2]). Godkännes aflemnandet frivilligt, behöfves det tydligen icke något föregående utfordrande af godset med det i denna handling liggande löftet; man kan derför säga, att adressaten genom att mottaga godset utan anmärkning tillförbindes att betala de på detsamma hvilande fordringar, om hvilka han hade eller borde hafva kännedom. Har återigen ett utfordrande af den art, att det förpligtar adressaten, gått förut, har godsets mottagande utan anmärkning eller uttryckliga godkännande, liksom, i händelse af tvist, fraktförarens bevisning derom, att det i sådant skick

[1]) Jfr Thöl 63; Schott 409 ff.

[2]) Det är att märka, att de materiela förutsättningarna för mottagarens förpligtelse att betala frakt hvarken behöfva motsvaras af förutsättningarna för hans rätt att få skadestånd eller sammanfalla med vilkoren för afsändarens skyldighet att, helt eller delvis, utgifva fraktlönen, utan kunna gå längre än båda.

och å sådan tid aflemnas, som mottagaren vid afgifvandet af sitt betalningslöfte förnuftigtvis kunde beräkna, den betydelsen att frigöra mottagarens redan bestående förbindelse från det dervid häftande vilkoret.

Angående den frågan, när ett godkännande eller ett mottagande utan anmärkning kan anses föreligga, eller, från en annan sida sedt, huru länge och i afseende på hvilka fel adressaten efter det faktiska mottagandet kan framställa anmärkningar, derom hänvisas till det ofvan i läran om fraktförarens skyldigheter framstälda, då icke heller i här förevarande afseende några i detalj gående regler kunna gifvas.

Likasom mottagarens utfästelse gäller under förutsättning af ett sådant aflemnande, som motsvarar hans skäliga förväntningar vid utfästelsens afgifvande, på samma sätt gäller den för så stort belopp, som han borde beräkna häfta å godset. Häraf följer, att mottagaren först och främst förpligtas att gälda de fordringar, om hvilka han genom fraktsedel, notis eller på annat sätt underrättats, och vidare att han måste godtgöra äfven sådana å godset hvilande anspråk, som han borde hafva kännedom om eller vänta sig. Dessa synpunkter gälla icke allenast i fråga om hvarje fordrings tillvaro, utan äfven med afseende å dess belopp. En mottagare, som ej känner detta senare, behöfver icke, om han också t. ex. vet, att frakten för det gods han utfordrar är obetald, gälda en alldeles ovanligt och oskäligt hög fraktsats; han behöfver icke heller betala t. ex. kostnader för godsets bergande eller bevarande, som ej stå i förnuftigt förhållande till godsets värde. Allt detta är endast en tillämpning af den grundsatsen, att man ej genom någon utfästelse kan förpligtas till mera, än man kunde och borde beräkna, när man gjorde utfästelsen.

Här, likasom i fråga om fraktförarens anspråk mot mottagaren i dess negativa funktion, åstadkommer utfärdandet af ett konnossement en rätt betydande olikhet. Lika litet som en konnossementshafvare, då han utfordrar

godset, kan mötas med ett anspråk på obetald frakt eller dylikt, annat än för så vidt detta anspråk grundar sig på konnossementet eller eljes är af den beskaffenhet, att konnossementshafvaren måste vara beredd på dess tillvaro, ehuru det icke deri omförmäles, lika litet kan en konnossementshafvare genom att utfordra eller genom att mottaga godset anses åtaga sig ansvarighet för något mera. Såväl äldre frakter som andra efterkraf och öfver hufvud allt, som kunde och borde vara antecknadt i konnossementet, men icke är det, behöfver konnossementshafvaren ej bekymra sig om; han kan uttaga saken utan att betala det och blir genom sakens utfordrande och mottagande icke heller förpligtad till dess gäldande, om han också visste om fordringen.

Att emottagandet af godset medför förpligtelse för mottagaren att betala frakt m. m. i öfverensstämmelse med den handling, enligt hvilken godset emottages, är uttryckligen sanktioneradt i Sjölagens § 109[1]). Att af denna paragraf in contrarium sluta, att adressaten så förpligtas endast genom godsets emottagande och icke möjligen äfven på annat sätt, vore emellertid lika oberättigadt, som om man ville förklara den i paragrafen uttalade grundsatsen sakna tillämpning, när det icke finnes någon "handling, enligt hvilken godset emottages"[2]). Det anförda lagrummet måste fastmer anses hafva för ett specialfall, nämligen då gods är mottaget enligt konnossement, uttryckt en regel, som har vidsträcktare tillämpning[3]). Detta synes så mycket tydligare, om man tager i betraktande det undantag från § 109, som i följande paragraf innehålles. § 110 m. 2 medgifver nämligen för ett fall

[1]) Äfvenså DHGB art. 615; danskt Udkast 1882 § 215; fransk rätt, Lyon-Caën et Renault II 196; Italien arg. 580; Spanien 686. Jfr tysk Postordn. § 43 VI.

[2]) DHGB l. c. har uttrycket: "nach Maassgabe des Frachtvertrages oder des Konnossements, auf deren Grund . . .". Liknande danskt Udkast 1882 l. c.; 1873 § 220. Att i enlighet härmed tolka vår lags "handling" synes omöjligt, då fraktaftalet ju ej ens behöfver vara skriftligen affattadt.

[3]) Af samma mening med afs. på det analoga stadgandet om landfrakt i DHGB art. 406 Schott 410; v. Hahn II 657.

rätt att öfverlåta godset för frakten, d. v. s. att genom att afstå från godset befria sig från skyldigheten att erlägga frakt, men låter denna rätt gå förlorad genom godsets mottagande. Då nu stadgandet såväl genom sin plats som genom den vigt det lägger vid konnossementet tydligen visar sig åtminstone i främsta rummet afse mottagaren[1]), framgår häraf ovedersägligen, att konnossementshafvaren redan före mottagandet kan vara förpligtad att betala frakten. Invändas kan nu, att stadgandet hänför sig till det fall, då mottagaren icke såsom mottagare, utan t. ex. på grund af en åt afsändaren gifven fullmakt är till fraktaftalets fullgörande förbunden, men ett sådant antagande, som redan i sig sjelft är föga sannolikt, vederlägges helt och hållet deraf, att befintligheten eller icke-befintligheten af en klausul i konnossementet då i hvarje fall skulle vara utan betydelse. Vi finna det derför omöjligt att på Sjölagens bestämmelse i § 109 stödja den meningen, att mottagaren alltid först genom mottagandet skulle blifva förpligtad att betala frakt. Snarare kunde man på grund af § 110 vara frestad att gå till den motsatta ytterligheten och anse den förbindelse, som mottagaren genom godsets utfordrande ikläder sig, vara oberoende af det skick, hvari det befinner sig, emedan annars rätten att afstå från en till hälften förstörd vara icke skulle vara undantag utan regel. Emellertid återstår alltid den egendomligheten, att mottagaren kan abandonera enstaka kärl, i stället för att han eljes endast skulle hafva valet emellan att icke alls åberopa sig på sin egenskap af mottagare eller att taga hela lasten och betala hela frakten; och vidare eger abandonrätt här rum, äfven om mottagaren vid utfordrandet af godset visste eller, t. ex. med anledning af en ovanligt svår sjögång eller hård grundstötning, borde hafva väntat, att en sådan förlust inträffat. För öfrigt medgifva vi gerna vanskligheten af att draga några slutsatser ur § 110 m. 2, som är en mindre lyckligt moderniserad

[1]) Uttryckligen sagdt i finsk sjölag 107. Tvärtom C. com. 310 (Lyon-Caën et Renault II 198 not. 6); Italien 581; Spanien 687 m. fl.

qvarlefva från den tid, då afsändaren regelmässigt var identisk med mottagaren, och vi tro oss äfven kunna undvara det stöd, som denna paragraf ger åt vårt förkastande af att tolka § 109 e contrario, enär detta är tillräckligt grundadt i den ofvan papekade omöjligheten att antaga, att detta lagrum innehåller uttömmande föreskrifter om de förutsättningar, under hvilka mottagaren blir förpligtad [1]). Och att man å andra sidan icke kan på ordalagen i § 100, att "befälhafvarens och lastemottagarens rättigheter och skyldigheter bedömas enligt konnossementet", stödja den åsigten, att mottagaren skulle hafva redan genom att förvärfva konnossementet gjort dess innehåll för sig förbindande, ligger i öppen dag och bekräftas, såsom Hambro riktigt anmärker, deraf, att enligt § 115 en konnossementshafvare kan utan påföljd för sig, åtminstone i förhållande till fraktföraren, vägra att mottaga lasten [2]).

Det säges ofta, att mottagaren i de fall, då han blir förpligtad, erkänner fraktaftalet eller konnossementet vara för sig bindande. Detta är dock ej, hvad fraktaftalet angår, fullt riktigt, då det ju dels är möjligt, att afsändarens skyldighet är en vidsträcktare, dels äfven, att den är inskränktare (efterkraf), än mottagarens blir. Dessutom uttryckes ej på detta sätt relationen till afsändaren, lika så litet som om man grundar mottagarens förpligtelse mot fraktföraren på en vanlig utfästelse [3]). Denna relation är emellertid af stor vigt. Mottagaren fäster sig väsentligen dervid, att den frakt eller den efterkrafs-summa o. s. v.,

[1]) Jfr Hambro 187 f., 206; Hallager 191, 193; danskt Udkast 1882. Mot. 169; Lewis I 326 f.

[2]) Bäst skulle svårigheten lösas, om man finge tolka ordet "emottagandet" i § 109 såsom betydande "antagandet". DHGB art. 615 har "Annahme" och i danskt Udkast 1882 synes att döma af en jemförelse mellan §§ 215 och 216 (jfr Udkast 1873 §§ 220—222) det vara förutsatt, att mottagandet kan föregå utlemnandet. Finsk sjölag låter skyldigheten inträda, i och med det att godset "behörigen aflemnas". I engelsk rätt är det omtvistadt, om ej konnossementshafvaren, emedan han gäller som egare och följaktligen som fraktförarens medkontrahent, utan vidare svarar för frakten. Se engelskt rättsfall i G. Z. 32: 211—228; Court of Appeal besvarade frågan jakande, Queen's Bench och Öfverhuset (5/12 1884) nekande.

[3]) "Innominatkontraktstheorie", Schott 409 ff.

som han till fraktföraren erlägger, kommer att bilda en post i räkningen mellan honom och afsändaren. Att det bör såsom en sådan post anses, följer äfven af sakens natur. Men det är af vigt att fasthålla, att man icke kan såsom allmän regel säga något mera, än att det utbetalade beloppet skall gälla i räkning mellan afsändaren och mottagaren, således t. ex. ej, att mottagaren alltid eller att han aldrig är berättigad att få summan ersatt af afsändaren. Detta formela rättsförhållande leder oss till det antagandet, att vi äfven här hafva att göra med en fullmakt eller en anvisning. Så torde äfven vara händelsen, i enlighet med hvad som yttrades vid förhandlingarna för utarbetande af den tyska handelslagen [1]). Det löfte, som mottagaren uttryckligen eller genom facta concludentia afgifver, är en accept af en på honom till fraktförarens förmån dragen anvisning. Fraktföraren är med andra ord af afsändaren befullmäktigad att uppbära en viss summa af mottagaren med alldeles samma verkan för afsändaren i förhållande till mottagaren, som om den förre sjelf erhållit penningarna. Om han således var materielt oberättigad att på mottagaren draga en sådan anvisning — t. ex. emedan transportkostnaden skulle bäras af honom, eller emedan, vid efterkraf, försäljningssumman redan var betald [2]) — eller med andra ord om betäckning fattades, så kan mottagaren af afsändaren återkräfva det betalda såsom ett non debitum eller, om han till denne står i ett kontrakts-, t. ex. ett mandatsförhållande, i enlighet med detta fordra ersättning. Var mottagaren åter af en eller annan rättsgrund, t. ex. emedan afsändaren är *hans* mandatarie, gent emot denne

[1]) Protokolle l. c.; jfr Kuhn i Buschs Archiv 6: 396; Goldschmidt I 2: 752 not. 46; Anschütz under art. 382; Laband i G. Z. 9: 470. Af annan mening Schott 409 f.; hans invändningar hafva dock betydelse egentligen blott för positiv tysk rätt. Jfr Trafikregl. § 33: ". . . fraktbeloppet för gods skall antingen erläggas, då godset till afsändning anmäles och fraktsedel aflemnas, eller ock utaf afsändaren *anvisas* till betalning af emottagaren å bestämmelseorten".

[2]) Det är, som bekant, vanligt, att köpmän i offentliga tillkännagifvanden eller enskilda anbud förbehålla sig rätt att taga efterkraf. Huruvida ett sådant förbehåll, när kredit ej är afsedd, är rättsligen nödvändigt, kan vara tvifvelaktigt, men torde böra förnekas.

förpligtad att betala summan, så kan han lika litet som en vexelacceptant fordra ersättning af anvisaren. Det är kort sagdt äfven här, liksom i fråga om rätten till utfående af godset, så, att det bakom liggande materiela förhållandet, betäckningsförhållandet, kan vara hvilket som helst. Likaså valutaförhållandet, eller förhållandet mellan afsändaren och fraktföraren. Detta utgöres principielt af fraktaftalet, men icke nödvändigt, då alltför väl ett inkassomandat o. a. kan föreligga. I regel är nu fraktaftalet eller det valutaförhållande, som eljes kan förekomma, bestämmande för anvisningens innehåll, så att mottagaren har att till fraktföraren betala just så mycket, som afsändaren är skyldig denne i frakt och utlägg t. ex. för förskotteradt efterkraf[1]), eller som bestämmes genom ett fraktföraren uppdraget inkasseringsmandat eller dyl. Men när ett konnossement är utfärdadt, blir detta afgörande äfven för denna anvisnings innehåll, dock så, att vissa omständigheter, som assignatenmottagaren bör förutse, verka förhöjning af summan.

Formen för anvisningen kan utgöras af uttryckliga ord, skriftliga eller muntliga, riktade till fraktföraren eller till adressaten, men en anvisning kan äfven gifvas genom facta concludentia. Förnämligast är det i detta afseende att märka, att en anvisning att betala frakten ligger redan i afsändandet af en ofrankerad försändelse[2]). Genom denna handling befullmäktigar afsändaren fraktföraren att utfå beloppet af mottagaren, och denne kan med stöd häraf räkna det utbetalade sig till godo i sitt mellanhafvande med afsändaren. Adresserandet och afsändandet kan nämligen icke hafva någon annan förnuftig mening, än att godset skall komma adressaten till handa, och då det härför, enligt hvad afsändaren vet eller bör veta, förutsättes, att frakten o. s. v. betalas, så måste man i de omtalade handlingarna se en anvisning till adressaten att erlägga den

[1]) När afsändaren utfärdar anvisningen till fraktförarens förmån, gör han sålunda ett försök att betala denne.

[2]) "Der tiefere Sinn der nicht aufgeklebten Briefmarke" (Laband). Fraktsedeln eller, i brist af sådan, adressen tjenar i sjelfva verket som ett slags anvisningsdokument.

nödiga summan, ett bemyndigande för fraktföraren att uppbära densamma.

Vid fraktaftal förekomma således två anvisningar, båda utfärdade af afsändaren. Den ena, som afser transportobjektets utlemnande, är dragen på fraktföraren till förmån för mottagaren; genom accepterandet af den andra åter förpligtar sig mottagaren gent emot fraktföraren. Fraktaftalet (med dess bibestämningar) utgör vid den förra anvisningen betäckning, vid den senare valuta: det grundar nämligen med afseende på den förra rättsförhållandet mellan assignant och assignat, med afseende på den senare förhållandet mellan assignant och assignatarie. Valuta vid den anvisning, som afsändaren utfärdar till mottagarens förmån, kan vara hvilket rättsförhållande som helst mellan dessa båda; likaså är händelsen med den andra anvisningens betäckning. För de båda anvisningarnas innehåll är fraktaftalet regelmässigt bestämmande, men ändring härutinnan kan ske såväl genom särskilda öfverenskommelser mellan afsändaren och fraktföraren som i synnerhet genom utfärdande af konnossement.

Hvad som genom anvisningarna och deras accepterande åstadkommes, är, att fraktföraren och mottagaren såväl aktivt som passivt komma till hvarandra i det rättsförhållande, som genom fraktaftalet med dess bibestämningar eller genom konnossementet utstakas. De båda anvisningarna sluta sig till hvarandra på det sätt, att de bilda en sammansatt anvisning, bestående af en fullmakt till mottagaren att utbekomma godset och betala fraktlön etc. samt en fullmakt till fraktföraren att utlemna godset och uppbära betalningen. Det är samma sak, som om man tänker sig en dubbelvexel, der utställaren A. på samma gång drager på B. till förmån för C. och på C. till förmån för B., ehuru det för att fullända likheten skulle fordras, att en vilkorlig och formlös accept vore möjlig, samt att den ena trattan kunde lyda på något annat än penningar.

Af den föregående framställningen torde det med tillräcklig tydlighet framgå, att det rättsförhållande, som uppkommer mellan fraktföraren och mottagaren, måste betraktas särskildt för sig, och att lika litet, som det på dess beskaffenhet har någon inverkan, om de bakom liggande betäcknings- och valutaförhållandena äro af det ena eller andra slaget (annat än för så vidt anvisningens innehåll är genom hänvisning till ettdera bestämdt), lika litet kan det förstnämnda hafva mera än en rent faktisk betydelse för afsändarens och mottagarens mellanhafvande å ena sidan, afsändarens och fraktförarens å den andra. Det är just den förnämsta fördelen med anvisningsteorien — en annan vinst är den, att hufvudsakligen samma grundsatser gälla, vare sig konnossement utfärdats, eller icke —, att den lemnar dessa materiela rättsförhållanden oberörda och således gifver dem möjlighet att gestalta sig fullkomligt fritt efter de syften och behof, som i hvarje fall kunna förefinnas; alltså icke som t. ex. cessionsteorien postulerar vissa materiela rättsföljder i förhållandet mellan afsändaren-cedenten och mottagaren-cessionarien. Dermed sammanhänger en annan förmån, som i vår tid, då behofvet af en internationel kommunikationslagstiftning är både kändt och erkändt [1]), är högst beaktansvärd: den, att en för flere olika lagstiftningsområden gemensam reglering af dispositionen under transporten är möjlig, utan att detta betingar en öfverensstämmelse i materiela rättsnormer, som måhända är omöjlig att uppnå. Ty enligt den här framstälda uppfattningen kan det lagstiftas om förhållandet mellan afsändare och mottagare såsom sådana, utan att förhållandet mellan säljare och köpare, mellan kommittent och kom-

[1]) Sträfvanden i denna riktning hafva med afseende på posttrafiken redan vunnit mycket betydande framgångar och fortgå beträffande jernvägsrätten och sjörätten. Som bekant, är en för de tre nordiska rikena gemensam sjölag under beredning. Ehuru vi genom en af redaktörernas, professor Afzelius', välvilja fått tillfälle att taga kännedom om det nu föreliggande utkastets kapitel om fraktaftal, hafva vi dock ej ansett oss böra citera detsamma, då det ej är publiceradt eller ens att i alla delar betrakta som definitivt.

missionär o. s. v. deraf röner något annat än en rent faktisk inverkan, hvilken äfven den lyder de vanliga reglerna i hvarje stats särskilda lagstiftning. Icke ens sjelfva fraktaftalets omedelbara rättsverkningar, hvilka uppkomma mellan afsändaren och fraktföraren och från den förre öfverflyttas på mottagaren, behöfva vara på ett öfverensstämmande sätt faststälda; ehuru visserligen enhet äfven på detta område är mycket önskvärd och utan oöfvervinneliga svårigheter torde kunna i det mesta åvägabringas.

MSH 27207

END OF
TITLE